

ANAVE - Circular de Régimen Interior

Madrid, 5 de abril de 2018
Ref. Varios 18/2018/DM

Asunto: Notas al Orden del Día, Comité Directivo ANAVE - 5 de abril de 2018

Muy Srs. nuestros:

Adjunto les enviamos, para su información, las Notas al Orden del Día del Comité Directivo de ANAVE celebrado hoy, 5 de abril de 2018.

Muy cordialmente

Manuel Carlier
Director General

REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 8 de febrero 2018, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
Calle Doctor Fleming, 11, 1º D – 28036 MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Mantenimiento de la bandera española en la Lista Blanca del MOU de París.
 - 2.2. Convenio de lastre. Circular de la DGMM sobre alerta en aguas portuguesas.
 - 2.3. Aplicación por las AAPP de la modificación en la tarifa por entrega de residuos de buques de pasaje.
 - 2.4. Seguimiento de la Jornada sobre el Registro Especial de Canarias celebrada en Tenerife.
 - 2.5. Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios.
 - 2.6. Reuniones en SPC-Spain.
 - 2.7. Reuniones en ECSA.
 - 2.8. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Curso de ANAVE sobre Ciberseguridad.
4. Alumnos de náutica en prácticas.
 - 4.1. Documentación para su embarque. Consideración en el convenio MLC 2006.
 - 4.2. Importe de la subvención en 2018.
5. Subvención al embarque de alumnos en prácticas. Resultados ejercicio 2017.
6. Implantación del límite del 0,5% de azufre en los combustibles marinos a partir del 1 enero 2020. Propuesta a la OMI de las principales organizaciones navieras.
7. Altas y bajas en ANAVE.
8. Asuntos varios.
 - 8.1. Comisión de Investigación de Accidentes Marítimos.
 - 8.2. Rediseño de la revista de ANAVE.
 - 8.3. Lista actualizada de certificados y documentos que deben llevar los buques.
 - 8.4. Libro registro de basuras. Consulta de la DGMM sobre el nuevo modelo
 - 8.5. Boletín de ICS sobre amenazas de piratería.
9. Ruegos y preguntas.

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

El borrador del [acta](#) de la reunión anterior, celebrada el 11 de diciembre, se circuló junto con la convocatoria de esta reunión, con fecha 29 de enero.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Mantenimiento de la bandera española en la Lista Blanca del MOU de París.

A principios de enero, la DGMM nos informó de que a la vista de los cálculos “conservadores” que han llevado a cabo, **en 2018 España continuará formando parte de la Lista Blanca de banderas del MOU de París**, si bien se deberá ratificar en la reunión que las autoridades del MOU de París tienen previsto celebrar el próximo mes de mayo.

No obstante, según los cálculos que maneja la DGMM, para mantenernos en dicha lista en 2019 el margen es muy pequeño y requerirá que no se produzca ninguna detención o, a lo sumo, una, durante este año 2018. Por ello, es fundamental que las empresas extremen sus precauciones al preparar las inspecciones para evitar que se produzcan detenciones. (Ver Circular de 10 de enero y [Ref: SMA 1/2018/AB](#) para más información).

Las últimas detenciones a buques españoles fueron de buques pertenecientes a navieras pequeñas no miembros de ANAVE, que no operan habitualmente en tráficos internacionales. Por ello, en la última reunión de presentación del informe de Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE propusimos a la DGMM redactar una guía que incluyera, de forma muy concisa y clara, unas recomendaciones básicas dirigidas especialmente a facilitar a estas empresas y las tripulaciones de sus buques unos conocimientos básicos sobre el sistema de inspecciones del MOU de París.

El 25 de enero, una vez recibido el visto bueno de la DGMM, circulamos entre las empresas la guía en dos versiones, español e inglés. Se trata de unas orientaciones básicas y por tanto los buques deben contar a bordo con una lista de comprobación detallada que deberían seguir en caso de que su perfil de riesgo indique que tiene muchas probabilidades de ser inspeccionados en el siguiente puerto de escala. (Ver circular de 25 de enero y [Ref: SMA 4/2018/ES](#)).

2.2. Convenio de lastre. Circular de la DGMM sobre alerta en aguas portuguesas.

El 10 de enero, la DGMM nos envió una Nota Informativa por la detección de la especie bentónica invasora “*Styela plicata*” en varias zonas de la costa de Portugal (estuario del Tajo, Peniche, Algarve y Laguna de Albufeira), de la que les informamos en la circular de ref: [SMA 2/2018/AB](#), de 16 de enero.

En su nota, la DGMM ha solicitado que los buques no tomen agua de lastre en dichas zonas, a menos que sea imprescindible por razones de seguridad marítima o para prevenir la contaminación, y recomienda contactar con la Capitanía Marítima pertinente en caso de dudas sobre su aplicación.

El 24 de enero, ANAVE se reunió con el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima y varios funcionarios de la DGMM para aclarar varias cuestiones planteadas por nuestras empresas, y en concreto:

- La difusión que la DGMM está dando a la Nota Informativa: ANAVE sólo puede circularla entre los armadores españoles y si las Capitanías imponen su aplicación a otros buques (lo que es necesario para una verdadera efectividad de la medida y para evitar una

diferencia de trato entre unos buques y otros) deberían hacerlo con plena garantía del cumplimiento de la normativa internacional.

- El cumplimiento de la DGMM de la regla C-1 del Convenio de gestión de las aguas de lastre (BWM) antes de poner en marcha las medidas adicionales de la Nota Informativa, es decir:
 - Consultar a los Estados adyacentes o a otros Estados a los que tal prescripción pueda afectar.
 - Comunicar a la OMI (el convenio prevé hacerlo con 6 meses de antelación salvo emergencia o epidemia) la intención de establecer una medida adicional, que incluya las coordenadas exactas de la zona o zonas de aplicación de tal medida o medidas adicionales, y disposiciones para facilitar a los buques su cumplimiento.
- El procedimiento a seguir por los buques que llevan a bordo agua de lastre tomada en las zonas afectadas por la especie invasora.

En la reunión la DGMM nos informó de que:

- Van a concretar con el Ministerio de Medio Ambiente si esta alerta se mantiene y, en su caso, informarán a la OMI, según exige el Convenio BWM. También circularán la Nota Informativa entre las asociaciones de consignatarios.
- Si un buque llega a puerto con agua de lastre contaminada, el procedimiento será descargarla a tierra si el puerto dispone de una instalación de recepción. En caso contrario, el buque deberá alejarse 50 millas como prevé la Regla B-4 en el punto 1.2. No obstante, recomiendan a los buques que vayan a viajar en una ruta en la que puedan tener que cargar agua contaminada consultarlo primero con la Capitanía Marítima del puerto de destino o con los servicios centrales de la DGMM.

Les mantendremos informados de cualquier novedad en relación con este asunto.

2.3. Aplicación por las AAPP de la modificación de la tarifa por entrega de residuos de buques de pasaje.

La ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017, que entró en vigor el 29 de junio, añadió un término a la tarifa de entrega de desechos generados por los buques de pasaje en función del número de pasajeros.

Este cambio ha dado lugar, como por otra parte es habitual, a diferentes interpretaciones por parte de distintas AAPP, algunas de las cuales lo están aplicando de la forma más restrictiva posible, dando lugar en algunos casos a que la tarifa a abonar se llegue a multiplicar por 7.

Puertos del Estado nos ha confirmado que éste no era el espíritu de la Ley, y remitió a finales de noviembre un correo a las AAPP con la interpretación de sus servicios jurídicos, muy en línea por otra parte con la de ANAVE.

Sin embargo, algunas AAPP (que tengamos confirmado Almería), han considerado que esta interpretación de Puertos es más una “recomendación” no vinculante. Por ello, con fecha 23 de enero hemos remitido una carta al Presidente de Puertos del Estado, D. José Llorca, pidiéndole una interpretación formal de Puertos del Estado, en línea con lo que se hizo, en relación con este mismo artículo, cuando se aprobó el texto de la actual Ley en 2010.

El 1 de febrero, con ocasión de una reunión de SPC-Spain en la sede de Puertos del Estado, un técnico de este organismo explicó la interpretación que hacen de la nueva norma, totalmente en línea con la de ANAVE. Insistimos en esta reunión, y varias AAPP nos apoyaron,

en que en la primera ocasión posible (ej. Presupuestos Generales del Estado para 2018) debería modificarse la ley introduciendo aclaraciones suficientes.

También hemos preparado una nota con indicaciones para sustentar una reclamación a las AAPP que estén facturando mal esta tarifa, y que remitiremos a las empresas una vez confirmado con el Presidente de Puertos del Estado su posición y cómo tienen previsto proceder, ya que entendemos que, en la medida de lo posible, sería preferible evitar tener que ir por la vía de las reclamaciones formales.

2.4. Seguimiento de la Jornada sobre el Registro Especial de Canarias (REC) celebrada en Tenerife.

Del Gobierno de Canarias nos han confirmado que tienen previsto dirigirse al director general de Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero, para comunicarle su opinión de la necesidad de renovar el REC y comenzar a discutir propuestas de actuación concretas. Se han puesto en contacto con ANAVE para definir un “mensaje único y coordinado de manera que tanto desde ANAVE como desde el Gobierno de Canarias se solicite lo mismo y en los mismos términos”.

Previo consulta a la DGMM, hemos sugerido al Gobierno de Canarias que, en una primera fase, en lugar de plantear una larga lista de propuestas detalladas, se traslade a la DGMM el interés por promover la competitividad del REC para impulsar el empleo y la inversión en la flota mercante española y se propusiera organizar una reunión en Madrid de todos los departamentos implicados. Ello implicaría al menos a cuatro Ministerios: Fomento, Empleo, Interior y Asuntos Exteriores.

El desarrollo de este asunto está muy ligado a que el gobierno de la Nación consiga los apoyos necesarios para aprobar los Presupuestos de 2018 y precise sentarse a negociar con los representantes canarios en el Congreso de los Diputados.

Les mantendremos informados de cualquier novedad en relación con este asunto.

2.5. Observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios.

El 18 de diciembre se reunió el Pleno de este Observatorio, en el que el Presidente de Puertos del Estado, D. José Llorca, hizo un balance del año:

- La Ley 2/2015, de desindexación de la economía, no permite el uso de fórmulas polinómicas para la actualización de tarifas, por lo que el procedimiento de revisión de tarifas actualmente equivale a una modificación de pliegos. Informó asimismo de que, para evitar este problema, varias AAPP están incluyendo en sus pliegos un proceso de revisión de tarifas en función de la demanda, estructura de costes, etc.
- En 2017 se prevé un aumento en torno al 8% del tráfico portuario, en parte potenciado por la sequía, que ha dado lugar a un fuerte repunte de la demanda de carbón y cereales. También el tráfico de contenedores ha crecido de forma notable
- Está terminando la tramitación de una Orden Ministerial que aprueba el nuevo reglamento de Explotación y Policía de los puertos del Estado, que afectará a los servicios generales de los puertos. Es previsible que salga a consulta pública en el primer trimestre de 2018.
- El 11 de diciembre se ha constituido en la UE el "foro portuario europeo", en el que participa ECSA (asociación de navieros europea) y que para 2018 ha dividido sus actividades en 3 grupos de trabajo: Economía Azul, Green Shipping y Digitalización.
- En 2018 y 2019 la Comisión tiene la intención de priorizar en la concesión de ayudas de las convocatorias CEF (Connecting Europe Facility) aquellos proyectos relacionados con la descarbonización y, en el ámbito marítimo, aquellos proyectos relacionados con el uso de GNL. (Ver circular de ANAVE de [ref. UE 1/2018/MH](#) para más información sobre la convocatoria abierta de estas ayudas).

- Aplicación del RD Ley que modifica el régimen de los trabajadores del servicio portuario de manipulación de mercancías (estiba) para adaptarlo a la sentencia del Tribunal de Luxemburgo. Tras 6 meses de funcionamiento:
 - Cuatro SAGEPS habían acordado su liquidación: Cartagena, Ferrol, Coruña y Marín.
 - A fecha 7 Dic se habían presentado unas 1.840 solicitudes de homologación de títulos, de las que aproximadamente un 90% han sido favorables. Corresponden, fundamentalmente, a eventuales de las empresas de trabajo temporal, especialmente en Valencia y algunos puertos del Norte. Los trabajadores de las SAGEPS no lo están pidiendo en general, aunque tampoco lo necesitan. UGT está homologando a sus afiliados. Puertos prevé que todos los estibadores lo acaben solicitando.
 - Pasado el plazo de los 6 meses (en octubre) desde la publicación del RD Ley, ya resulta de aplicación la ley de sociedades anónimas para aquellos accionistas que decidan abandonar una sociedad de estiba (no así para liquidarla).

Adicionalmente, en el Pleno:

- Se informó de la incorporación de CLIA Spain como nuevo miembro;
- Se hizo una presentación por parte de los consultores del avance de los 3 estudios que están en marcha: Sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios (KPMG); Análisis del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques en el sistema portuario español (IDOM) y Análisis y diagnóstico del servicio portuario al pasaje en el sistema portuario español (Deloitte).
- Se acordó acometer, en 2018, los siguientes estudios:
 - Cadena de costes del tráfico de graneles sólidos industriales en puertos españoles;
 - Inclusión del suministro de combustible como servicio portuario;
 - Análisis de la calidad de los servicios portuarios mediante encuestas y sondeos (2ª fase).
- Por último, se informó sobre el avance en la transparencia del sistema portuario estatal, en particular, mediante la difusión por parte de las AAPP de los pliegos de prescripciones particulares y de las tarifas máximas de los servicios portuarios y la obligatoriedad de la separación contable.

En la [web del observatorio](#) se pueden consultar los estudios ya terminados, relativos a:

- Cadena de costes del tráfico de graneles líquidos (2017)
- Cadena de costes del tráfico de vehículos en buques car Carrier (2017)
- Servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros (2016)
- Cadena de costes para el tráfico de contenedores en terminales españolas (2016)
- Cadena de costes del tráfico de graneles agroalimentarios en terminales españolas (2015)
- Cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales extranjeras (2015)
- Cadena de costes del tráfico de carga rodada en terminales españolas (2015)
- Costes de paso de contenedor por terminales (2011)
- Análisis estructura costes servicios técnico-náuticos (2011)

Todas las empresas asociadas están invitadas a participar en las reuniones de los grupos de trabajo relacionadas con los estudios aprobados que sean de su interés, por lo que aquellas empresas interesadas les rogamos nos lo indiquen para mantenerlas informadas. Así, por ejemplo, los días 12 de diciembre y 9 de enero se reunieron el Grupo de Trabajo sobre el estudio de entrega de desechos y el del estudio sobre el servicio portuario al pasaje. En esta última reunión participaron empresas asociadas con buques de pasaje.

2.6. Reuniones en SPC-Spain.

Como se ha apuntado, el 1 de febrero, D. Manuel Carlier presidió, en Puertos del Estado, una reunión de la Junta Directiva de SPC - Spain. En la misma, entre otros asuntos:

- Se presentó el informe del Observatorio Estadístico del TMCD del primer semestre de 2017, que se encuentra disponible en www.shortsea.es.

- Se acordó celebrar la jornada anual de SPC-Spain de 2018 en Valencia, en el mes de noviembre. En 2019 tendrá lugar en Cartagena y en 2020 en Barcelona.

2.7. Reuniones en ECSA.

El 13 de diciembre, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier representaron a ANAVE en una reunión del Board of Directors de ECSA, en Bruselas.

Como se recordará, el cargo de Secretario General acababa de pasar al holandés Martin Dorsman (hasta ahora Secretario General de la asociación holandesa). Con buen criterio, éste ha propuesto a los miembros del Board of Directors una reunión para revisar la estrategia de objetivos y medios de ECSA (oficinas, presupuesto y personal). Se acordó organizar una reunión ad-hoc con ese fin el 1 de febrero.

Asistieron a una parte de la reunión varios funcionarios de la "Task Force Brexit" de la Comisión Europea, liderados por Mr. Peter Sorensen. Informaron de que acababa de concluir la primera fase de las negociaciones, sobre asuntos muy generales (como la frontera con Irlanda y los derechos de los europeos residentes en el R. Unido). Aún no hay ninguna seguridad sobre cuáles vayan a ser las relaciones en el futuro, una vez consumada la salida de la UE. Es probable que en algunas materias se acuerden periodos transitorios, como el tránsito de personas.

Se discutieron las diversas propuestas que algunos Estados ya están empezando a enviar a la OMI con vistas a la formulación de la estrategia provisional para la reducción de las emisiones: Japón, un 50% de reducción en 2060 (lo que muchos consideraron realista e ICS parece que podría apoyar); varios Estados del norte de la UE, un 70% para 2050; e incluso una propuesta de Islas Marshall de un 100% para 2035. Un representante de ICS presente declaró que todas estas propuestas tienen un carácter completamente político y que habrá que esperar a la reunión del MEPC en abril, donde se debería acordar una estrategia provisional de la OMI.

Se considera imposible que la Comisión acepte un alineamiento pleno del Reglamento MRV de la UE con el sistema de seguimiento de consumo de la OMI. Tal vez pueda llegarse a un compromiso si la OMI acepta el sistema de verificación europeo y la UE aceptase no hacer públicos los resultados de empresas individuales.

Como se acaba de indicar, el 1 de febrero, D. Alejandro Aznar y D. Juan Riva representaron a ANAVE en una reunión del Board of Directors de ECSA en Atenas con el objetivo monográfico de definir la estrategia de esta asociación y sus principales puntos de actuación para los próximos años. ANAVE se planteó esta reunión con el objetivo de que no aumentase de forma significativa el coste de ECSA para nuestra asociación y, por el contrario, podamos recibir servicios complementarios y/o reducir los costes de viajes.

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre lo acordado en esta reunión.

2.8. Participación en otras jornadas y reuniones.

- 11 de diciembre: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras entregaron en la Dirección General de la Marina Mercante la documentación de la subvención a ANAVE por el embarque de alumnos en prácticas.
- 12 de diciembre: Dña. Elena Seco tomó parte en la reunión del Grupo de Trabajo de Entrega de Desechos del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios.

Ese mismo día, Dña. Maruxa Heras participó en una reunión del Grupo de Trabajo de la Hoja de Ruta Marítima de GASNAM, en la sede de Enagás.

- 13 de diciembre: D. Juan Riva y D. Manuel Carlier participaron, en representación de ANAVE, en una reunión del Board of Directors de ECSA en Bruselas.
- 14 de diciembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Rafael Rodríguez Valero, el director general de la Marina Mercante, en la sede de la DGMM.
- 15 de diciembre: Dña. Elena Seco y D. Antonio Pallarés asistieron a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina.
- 18 de diciembre: Dña. Elena Seco, en representación de ANAVE, y D. Manuel Carlier, como presidente de SPC Spain, asistieron a la undécima reunión plenaria del Observatorio Permanente de los Servicios Portuarios que tuvo lugar en la sede de Puertos del Estado.
- 19 de diciembre: D. Manuel Carlier se reunió con D. Jaime Luezas, de Puertos del Estado, en ANAVE.

Ese mismo día, Dña. Elena Seco asistió a una reunión del Consejo General del ISM y Dña. Araiz Basurko participó como vocal en la Sesión 527 de la Comisión de Faros de Puertos del Estado.

- 20 de diciembre: Dña. Maruxa Heras participó en la Asamblea General de GASNAM, en la sede de Gas Natural Fenosa.
- 9 de enero: D. Manuel Carlier se reunió con D. José Luis García Lena, subdirector general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima del Ministerio de Fomento, y con sus subdirectores adjuntos en la Dirección General de la Marina Mercante para tratar la definición de la gente de mar.

Ese mismo día, representantes de Trasmediterránea y Balearia participaron, junto con Dña. Elena Seco, en una reunión del grupo de trabajo del estudio sobre el servicio portuario al pasaje del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios.

- 16 de enero: D. Manuel Carlier participó en una mesa redonda organizada por el Instituto de la Ingeniería de España (IIE) bajo el título "La eliminación del azufre y otros GEI en los combustibles marinos en el 2020". También asistió Dña. Araiz Basurko y contó con la participación de representantes de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente. Por su posible interés, se ha enviado una [circular](#) adjuntando la presentación de ANAVE y un enlace al video completo de la Jornada.
- 17 de enero: D^a Araiz Basurko participó como Vocal Titular en la reunión del Pleno de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos del Ministerio de Fomento.
- 18 de enero: D. Manuel Carlier, se reunió con D. Juan José Ferrer, director general de MARFLET, en la sede de ANAVE.
- 23 de enero: Dña. Elena Seco se reunió con el representante en España del Registro Internacional de Palau, en la sede de ANAVE.
- 24 de enero: D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras participaron en una reunión con D. José Luis García Lena sobre el Convenio de Agua de Lastre, en la Dirección General de la Marina Mercante.

- 25 de enero: D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con representantes de varias empresas asociadas y una empresa de seguridad en la sede de ANAVE para tratar el asunto de la seguridad privada a bordo de los buques españoles.
- 29 de enero: Dña. Elena Seco y D. Antonio Pallarés asistieron a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina.
- 30 de enero: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con representantes de la Naviera SICAR, en la sede de ANAVE.

Ese mismo día, Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva Central del Instituto Social de la Marina.

- 1 de febrero: D. Alejandro Aznar y D. Juan Riva participaron en Grecia en una reunión para definir la estrategia de ECSA a corto plazo.

Ese mismo día D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC-Spain.

3. Curso de ANAVE sobre Ciberseguridad.

Como continuación de la jornada formativa de noviembre, el Comité Directivo acordó que ANAVE pidiera ofertas a varias SSCC para tratar de organizar un curso más en profundidad de formación para profundizar en esta materia y avanzar hacia la posible implantación de la ISO 27001 sobre Sistemas de gestión de la seguridad de la información.

Hemos recibido respuesta de Lloyds Register y DNV GL con dos ofertas muy similares, que hemos resumido en una circular de fecha 2 de febrero y ref. [Formación 2/2018/ES](#). Ambas ofertas son equivalentes en términos económicos, por lo que se trata más bien de una cuestión de preferencia por las empresas. Dado, además, que ambas SSCC recomiendan un número máximo de 10/12 participantes, en función del número de alumnos, tal vez podría estudiarse la posibilidad de organizar un curso con cada una de ellas.

Se pedirá al Comité indicaciones sobre cómo proceder y, asimismo, sobre la preferencia por un curso centrado en la ISO 27001 o más general pero enfocado a nuestro sector.

4. Alumnos de náutica en prácticas.

4.1. Documentación para su embarque. Consideración en el convenio MLC 2006.

– Documentación para el embarque de alumnos

Recientemente, en una inspección de Port State Control en Francia, se puso una deficiencia a un buque de pabellón español por llevar a bordo un alumno en prácticas sin contrato laboral ni ninguna documentación considerada válida.

Para evitar problemas similares en el futuro, en una reunión celebrada entre ANAVE y la DGMM, ésta nos ha sugerido que todas aquellas empresas que lleven a bordo alumnos en prácticas con una cobertura de seguro pero sin contrato laboral (posibilidad prevista en el RD 938/2014 por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante) lleven también una copia del convenio con la universidad aplicable al enrole de cada uno de los alumnos que lleve a bordo, ya sea suscrito por ANAVE o por la propia empresa, y que, para facilitar las inspecciones de PSC, deberían llevarse también traducciones al inglés.

ANAVE tiene suscritos actualmente convenios-marco con las universidades de Oviedo, País Vasco, Cantabria, Cádiz, Coruña y Barcelona, cuyas copias en español y traducciones al inglés pueden descargarse en nuestra página web: <http://anave.es/socios-314619/documentos-socios?id=1812>. El de Barcelona estaba pendiente de firma y estará disponible en los próximos días.

Para una información más completa, ver circulares de referencia [Formación 9/2017/ES](#) y [Formación 1/2018/AP](#) de fecha 22 de diciembre y 1 de febrero respectivamente.

– Modalidades de embarque de alumnos

En relación con este mismo asunto, y a petición de la DGMM, con fecha 14 diciembre enviamos la circular de [ref. Rel. Ind. 12/2017/AP](#) en la que les pedíamos información sobre el total de alumnos embarcados y de estos, cuantos lo habían sido con un contrato laboral. En el momento de redacción de estas notas solo tres empresas han contestado.

Es importante que dispongamos de esa información por lo que se pedirá a las empresas que embarquen alumnos que por favor nos remitan la información solicitada, que se usará para informar, de forma agregada, a la DGMM.

4.2. Importe de la subvención en 2018.

El 12 de diciembre, ANAVE envió a la Secretaria General de Transportes, Dña. Carmen Librero, una carta en la que le resumíamos los datos de embarque de alumnos con subvención en 2017 (ver apartado siguiente): aproximadamente un 20% más que en 2016, y muy cerca de la máxima cifra que se alcanzó en 2015.

Dado que la cuantía de la subvención no ha aumentado en estos años (al contrario, ha pasado de 100.000 euros a 80.000 en los últimos ejercicios), en esta carta le pedíamos su apoyo para que, con vistas a los presupuestos de 2019, el Ministerio considere la revisión de esta partida.

La Secretaria General de Transportes contestó a ANAVE con una carta de fecha 18 de diciembre, en la que: *“reconoce la importancia que estas ayudas tienen para que los alumnos de náutica obtengan sus títulos académicos y profesionales, y por ello, las hemos mantenido en nuestro presupuesto, aún a pesar de las dificultades económicas de estos últimos años.”* Y confirma que *“analizaremos la viabilidad de su propuesta de cara a los próximos Presupuestos Generales del Estado para 2018”*.

5. Subvención al embarque de alumnos en prácticas. Resultados ejercicio 2017.

El pasado mes de diciembre, tras presentar toda la documentación a la DGMM, ANAVE recibió la subvención de 80.000 euros, que fue prorrateada entre las empresas que habían embarcado alumnos. El importe correspondiente a cada empresa se irá descontando de las cuotas de ANAVE de 2018, según acordó en su día el Comité Directivo.

En el cuadro de la página siguiente, se resume la evolución del reparto de la subvención desde el año 2010 hasta 2017. Si bien el importe de la subvención no ha variado en los últimos 4 años, sí que lo ha hecho el nº de alumnos embarcados, que casi se ha duplicado.

De esta forma, aunque el Convenio entre ANAVE y la DGMM prevé una subvención máxima de 500 €/alumno y mes, el elevado número de alumnos embarcados ha dado lugar a una subvención de solo 60 €/alumno y mes. Por ello, como les hemos indicado en el apartado anterior, nos hemos dirigido a la Secretaria General de Transportes solicitando una revisión de esta partida presupuestaria. Les mantendremos informados de las novedades que surjan al respecto.

Año	Subvención	Nº alumnos	Días totales embarcados	Importe devengado	Nº meses	€/mes/ alumno	nº navieras beneficiarias
2010	100.000	110	12.690	211.500	423	236	14
2011	100.000	97	12.944	215.733	431	232	16
2012	100.000	99	13.116	222.533	437	229	17
2013	40.000	122	17.416	290.267	581	69	18
2014	80.000	156	23.864	397.733	795	101	19
2015	80.000	277	41.200	686.667	1.373	58	20
2016	80.000	249	34.218	570.300	1.141	70	20
2017	80.000	301	40.261	671.017	1.342	60	19

Un año más, varios embarques de alumnos, aun cumpliendo el requisito de embarcar a un alumno por un periodo mínimo de 60 días, no han podido beneficiarse de la subvención:

- Porque esos 60 días se dividen entre dos ejercicios;
- O porque, siendo en el mismo ejercicio, han sido ininterrumpidos (el único caso que contempla el convenio para interrumpir el embarque es el de transbordo del alumno entre dos buques de la misma compañía en un periodo de como máximo 3 días).

Se consultará al Comité Directivo sobre propuestas de modificación del convenio en 2018 y, en particular, para que tengan cabida los dos casos anteriores.

6. Implantación del límite del 0,5% de azufre en los combustibles marinos a partir del 1 enero 2020. Propuesta a la OMI de las principales organizaciones navieras.

Las principales organizaciones marítimas (ICS, BIMCO, INTERTANKO, CLIA y otros) están cada vez más preocupadas por la gran dificultad de controlar el cumplimiento pleno del límite de azufre del 0,5% que entrará en vigor en enero de 2020. Mientras en los países desarrollados (UE, EEUU, Japón, Canadá, Australia...) es previsible un alto grado de exigencia en las inspecciones, podría no ser así en otras partes del mundo.

En consecuencia, entienden que iría en beneficio de las empresas de los Estados desarrollados que se estableciesen métodos de control fáciles de poner en práctica, para evitar la competencia desleal. Con este fin, han elaborado y presentado a la OMI un documento en el que se propone prohibir llevar a bordo para consumo propio (no como carga) combustible con un contenido de azufre superior a 0,5% (salvo en buques que dispongan de scrubbers). De este modo bastaría con detectar la presencia a bordo de dichos combustibles y no su uso.

Dicho documento ha sido apoyado por varios grupos ecologistas (Friends of the Earth, WWF, Pacific Environment) y se va a discutir en la reunión que el Subcomité de Prevención y Lucha Contra la Contaminación (Sub-Committee on Pollution Prevention and Response, PPR) celebrará entre los días 5 y 9 de febrero.

Dado que el 1 enero 2020 entra en vigor del nuevo límite mundial del contenido de azufre del 0,5%, la OMI dispone de un tiempo limitado para analizar, acordar e implantar medidas para facilitar un grado de exigencia uniforme en su aplicación. Por ello, el mismo documento propone complementar dicha prohibición con unas directrices de la OMI que traten sobre las siguientes cuestiones para proporcionar claridad a los gobiernos y armadores:

- Establecer un periodo transitorio de aplicación razonable durante la fase inicial, a partir del 1 de enero de 2020. Hay varios motivos por los que el combustible existente a bordo puede que no cumpla marginalmente los límites establecidos en la fase inicial de

transición, por ejemplo, los residuos de combustible no reglamentario en los sistemas de tuberías que no se puedan eliminar de manera práctica por el sistema de limpieza.

- Por la misma razón, y dado que es imposible garantizar una precisión del 100% en cualquier ensayo o proceso de medición, habría que definir un grado de precisión razonable (por ejemplo, del 95%) en las medidas sobre el contenido de azufre para decidir si un combustible sometido a prueba es reglamentario o no.
- Acordar un formulario común recomendado para la notificación sobre la falta de disponibilidad de combustible en casos en los que no se disponga de combustible reglamentario.

A la vista de los documentos que se están presentando al Subcomité PPR, parece muy probable que se elaboren unas directrices de este tipo en la OMI, que se tendrán que aprobar siguiendo los procedimientos habituales, por lo que seguramente no vayan a estar listas de aquí a 1 año. Esto quiere decir que, al igual que ya ha ocurrido en otros casos, como recientemente con el Convenio de Gestión de las Aguas de Lastre, las empresas armadoras van a disponer posiblemente de un espacio corto de tiempo desde que se conozca la redacción final de las directrices hasta la aplicación del nuevo límite. Las empresas deben irse preparando para esta contingencia.

En la circular de fecha 23 de enero y ref: [SMA 3/2018/AB](#) informamos a las empresas sobre este asunto.

7. Altas y bajas en ANAVE (en su caso).

Estamos a la espera de confirmar el posible interés de una empresa naviera española por ingresar como asociada en ANAVE.

En caso de recibir confirmación positiva, se propondrá al Comité Directivo su alta.

8. Ruegos y preguntas.

8.1. Comisión de Investigación de Accidentes Marítimos.

El 11 de diciembre, recibimos una carta de la Subsecretaría del Ministerio de Fomento en la que se invitaba a ANAVE a designar 2 candidatos para ejercer como vocales en la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), regulada por el RD Legislativo 2/2011 y el RD 800/2011.

Ese mismo día, el Comité Directivo acordó que para ANAVE sería de interés poder contribuir en las tareas de la CIAIM, aportando para ello personas con la necesaria formación y experiencia. Tras consultarlo con las empresas asociadas no recibimos ninguna propuesta, posiblemente debido al corto tiempo que estableció el Ministerio para presentar candidaturas. Finalmente, propusimos para dichos cargos a 2 personas de la organización interna de ANAVE.

El 11 de enero, se publicó una Orden del Ministro de Fomento designando 3 vocales titulares y 2 suplentes. Entre ellos, se nombró a Dña. Araiz Basurko Astrain, Capitán de la Marina Mercante y responsable del Gabinete de Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE desde 2004, como nueva vocal titular, que ocupará este cargo durante los próximos 6 años.

La CIAIM es un órgano colegiado adscrito al Ministerio de Fomento, que lleva a cabo la investigación de accidentes marítimos que se produzcan en el mar territorial español y en los que resulten involucrados buques civiles españoles o extranjeros. También se investigarán

aquellos accidentes que ocurran fuera de dichas aguas territoriales, cuando España tenga intereses de consideración.

Las investigaciones sobre los accidentes tienen un carácter exclusivamente técnico cuyo fin último es establecer las causas técnicas que lo produjeron y formular recomendaciones que permitan la prevención de futuros accidentes. En ningún caso están dirigidas a determinar ni establecer culpa o responsabilidad de tipo alguno. Los resultados de dichas investigaciones se plasman en un informe que recoge y analiza la información factual en relación con el accidente y elabora unas conclusiones y unas recomendaciones en materia de seguridad.

En las circulares de 12 de diciembre y 18 de enero y ref: [SMA 69/2017/ES](#), Varios [2/2018/ES](#) pueden ampliar información sobre este asunto.

8.2. Rediseño del boletín informativo de ANAVE.

En el número de febrero de ANAVE hemos introducido un nuevo diseño del boletín mensual de ANAVE. Por una parte, se han cambiado las tipografías, para hacerlas más adecuadas y facilitar la lectura en dispositivos móviles.

Hemos optado por una maquetación más flexible, con textos justificados y sin espacios entre párrafos que permiten la utilización de fotografías más grandes, que aportan vistosidad a la revista. También se han reorganizado las secciones, unificando todas las categorías de información en una sola bajo el epígrafe “noticias”. Esto permite mayor flexibilidad para agrupar la información por materias, sin estar encorsetada por las anteriores secciones fijas (nacional e internacional). En la medida de lo posible, se acompañarán los artículos con despieces, apoyos y destacados que ayuden a que la información sea más comprensible y amena.

Todo este trabajo se ha llevado a cabo internamente, sin ningún coste adicional, fundamentalmente por el responsable del gabinete de comunicación, D. Rafael Cerezo.

Les agradeceríamos cualquier comentario que nos ayude a mejorar aún más la presentación de nuestro boletín mensual. También les recordamos que son bienvenidas sus aportaciones en forma de informaciones y fotografías para el boletín.

8.3. Lista actualizada de certificados y documentos que deben llevar los buques.

La OMI ha publicado la lista revisada de certificados y documentos que deben llevar los buques a bordo, que les adjuntamos en la circular de ref: [SMA 5/2018/AB](#), de 31 de enero. Estos certificados y documentos son únicamente los que exigen los instrumentos de la OMI. No se incluyen los solicitados por otras organizaciones internacionales o autoridades nacionales.

Esta labor se ha llevado a cabo en cumplimiento del capítulo 2 del anexo del Convenio de Facilitación sobre disposiciones exigidas a los armadores por las autoridades públicas a la llegada, durante la estancia y a la salida de los buques de puerto. Ello no exime de la necesidad de presentar a las autoridades competentes, para su inspección, otros certificados y documentos relativos a la matrícula, dimensiones, seguridad, dotación y clasificación del buque.

8.4. Libro registro de basuras. Consulta de la DGMM sobre el nuevo modelo.

El 26 de enero, la DGMM nos envió a consulta el nuevo modelo actualizado de Libro registro de basuras que todos los buques deben disponer y cumplimentar a bordo, en virtud del Anexo V del Convenio MARPOL, que trata sobre la prevención de la contaminación por basuras de los buques.

La nueva redacción introduce las enmiendas adoptadas en 2016 por el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI mediante la Resolución MEPC.277(70), y que entrarán en vigor

el próximo 1 de marzo de 2018. A partir de esa fecha, todos los buques deben disponer a bordo el nuevo modelo de Libro registro de basuras y cumplimentar en él la gestión de las basuras. La DGMM nos va a informar de la fecha en la que el nuevo Libro está disponible para su adquisición en el Servicio de Publicaciones del Ministerio.

Se informó de este asunto a las empresas mediante la circular de [ref: SMA 4/2018/AB](#), de 26 de enero. Tras analizar el nuevo modelo de Libro, entendemos que su contenido se ajusta exactamente a los nuevos requisitos de la OMI. Una empresa nos envió una observación sobre un error menor de redacción en un apartado, que hemos trasladado a la DGMM.

8.5. Boletín de ICS sobre amenazas de piratería.

El 11 de enero, la Cámara Naviera Internacional (ICS) nos envió un “Boletín sobre amenazas de piratería” elaborado por los responsables de la Operación EUNAVFOR y las Fuerzas Marítimas Combinadas (CMF) para servir de ayuda a las empresas al evaluar y planificar los viajes dentro de esta zona. Este boletín proporciona información detallada sobre 2 incidentes independientes que tuvieron lugar el 6 de enero en la zona Sur del mar Rojo y en los que posiblemente se vieron involucradas embarcaciones con explosivos y que enviamos con carácter confidencial a las empresas afectadas.

Las CMF y EUNAVFOR estiman probable que estos incidentes estén relacionados con el conflicto actual en Yemen y no está claro si el objetivo del ataque era el buque mercante o un buque de guerra de la coalición liderada por Arabia Saudita. Se considera poco probable que se esté atacando a los buques mercantes de forma deliberada, sin embargo, sigue existiendo el riesgo de daños colaterales o una identificación errónea.

El documento solicita que, cuando se produzca un incidente, cuando sea posible y no se ponga en peligro al buque ni a la tripulación, se tomen imágenes de los buques involucrados y se envíen al Maritime Security Centre – Horn of Africa (MSCHOA), ya que disponer de una descripción detallada de los buques, objetos y comportamientos observados contribuye de manera sustancial al análisis y evaluación del entorno de las amenazas.

9. Ruegos y preguntas.

NOTA DE ANAVE: CONSULTA AL COMITÉ DIRECTIVO SOBRE LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS ALUMNOS DE NÁUTICA EN PRÁCTICAS CURRICULARES

3 abril 2018

Antecedentes

El 27 de octubre de 2011 se publicó en el BOE el RD 1493/2011, que regula los términos y las condiciones de inclusión en el Régimen General de la Seguridad Social de las personas que participen en programas de formación vinculados a estudios universitarios que incluyan prácticas en empresas. Concretamente, determina que en la medida en que dichas prácticas conlleven una contraprestación económica de cualquier tipo, pero no una relación laboral, dichas personas se deben dar de alta en el Régimen General de la Seguridad Social como "asimilados a trabajadores por cuenta ajena".

Con fecha 20 diciembre 2011, ANAVE formuló una consulta al ISM sobre la aplicación o no a las prácticas de embarque de los alumnos de náutica de dicho RD.

La respuesta del ISM, de fecha 25 de abril de 2012, concluyó:

"En definitiva es el carácter de las prácticas realizadas el elemento que viene a determinar la aplicación de la norma a estas personas. Siendo así que las que llevan a cabo los alumnos de náutica para la obtención de títulos, bien sea académicos o profesionales, son lectivas, no cabe más que concluir en que quedan excluidas del ámbito de aplicación del Real Decreto 1493/2011".

En aquel momento, ANAVE no tenía un interés especial porque se aplicase el citado RD a las prácticas de los alumnos, ya que supondría un requisito administrativo más al embarque de los alumnos, que considerábamos preferible evitar.

Con la entrada en vigor, en agosto de 2013, del Convenio del Trabajo Marítimo de la OIT, la situación inicialmente no se modificó. Como saben las empresas, en atención a los dos tipos de prácticas que los alumnos llevan a cabo a bordo:

- Se consideró "gente de mar" a aquellos alumnos que, disponiendo ya del título académico, embarcan con un contrato laboral en prácticas para obtener el título profesional. Al contar con un contrato laboral, su inclusión en la Seguridad Social es obligatoria.
- No se consideró "gente de mar", dado que no "trabajan" a bordo a aquellos alumnos que no disponen del título académico. Este personal no puede embarcar con un contrato laboral y lo hace con cobertura de seguros. En aplicación del criterio expuesto en la respuesta del ISM, no se les daba de alta en la Seguridad Social.

En julio de 2014 se regularon específicamente las prácticas académicas externas de los estudiantes universitarios, por medio del RD 592/2014. En el mismo se hace obligatoria la existencia de un convenio entre la universidad y la empresa donde se efectúen las prácticas. Para cumplir este requisito, ANAVE ha firmado convenios-marco con las universidades que imparten los estudios de náutica. Las empresas que embarcan alumnos se adhieren voluntariamente a dichos convenios. Algunas universidades plantearon recoger en los mismos la aplicación del RD 1493/2011 (seguridad social de los alumnos en prácticas), pero se descartó dada la respuesta del ISM.

Novedades recientes. Conveniencia de una reconsideración.

Recientemente se han producido novedades que podrían hacer aconsejable reconsiderar la posibilidad de aplicación del RD 1431/2011 a las prácticas de los alumnos de náutica. En inspecciones de Control por el Estado del Puerto en el extranjero, aquellos alumnos que no cuentan con un contrato laboral han sido considerados inadecuadamente documentados. Aunque ello no ha dado lugar a la detención

de un buque, sí se ha señalado esa situación como una deficiencia, por lo que es muy conveniente evitar que se pueda detectar una reincidencia en la misma situación.

De acuerdo con la DGMM, ANAVE ha recomendado a sus empresas navieras asociadas que lleven a bordo copias en español e inglés de los convenios con las universidades de las que procedan los alumnos que embarquen y también de los documentos de adhesión a los mismos de las prácticas de cada alumno. Estamos trabajando con la DGMM en la posible inclusión en la Parte I de la Declaración Laboral Marítima de una "Equivalencia Sustancial" aclaratoria.

No obstante, se considera que, si esos alumnos, que no cuentan con un contrato laboral, pudiesen darse de alta en la seguridad social, en aplicación del RD 1493/2011, el documento de afiliación correspondiente contribuiría a aclarar la legalidad de su situación a bordo.

En consecuencia, ANAVE ha analizado nuevamente las normas aplicables. En la respuesta del ISM el aspecto clave es el carácter "lectivo" o no de las prácticas.

Del propio texto del propio RD 1431/2011, en particular de su Art. 1

1. Quedan asimilados a trabajadores por cuenta ajena, a efectos de su inclusión en el Régimen General de la Seguridad Social, quienes participen en programas de formación financiados por entidades u organismos públicos o privados que, vinculados a estudios universitarios o de formación profesional, no tengan carácter exclusivamente lectivo sino que incluyan la realización de prácticas formativas en empresas, instituciones o entidades y conlleven una contraprestación económica para los afectados, cualquiera que sea el concepto o la forma en que se perciba, siempre que la realización de dichos programas no dé lugar a una relación laboral que determine su alta en el respectivo régimen de la Seguridad Social.

se deduce que:

- lo que no debe ser exclusivamente "lectivo" no son las prácticas, como interpretaba el ISM, sino LOS PROGRAMAS DE FORMACIÓN, y
- la forma de determinarlo es precisamente SI INCLUYEN PRÁCTICAS EN EMPRESAS

Todas las condiciones previstas en ese artículo se dan en el caso de las prácticas curriculares de los alumnos de náutica para obtener sus títulos académicos. En conclusión, en tanto en cuanto dichas prácticas den lugar a una CONTRAPRESTACIÓN ECONÓMICA (cualquiera que sea el concepto o forma en que se perciba), será de aplicación el RD 1431/2011 y, en consecuencia, **dichos alumnos deberán ser dados de alta en el Régimen General de la Seguridad Social, como asimilados a trabajadores por cuenta ajena.**

Todo ello en términos compatibles con el RD 592/2014 que regula las prácticas académicas en empresas, es decir: sobre la base de un convenio con la universidad y sin existencia de relación laboral (por lo que dichos alumnos, como hasta ahora no podrán "trabajar" a bordo). En consecuencia, no se modificaría la definición de "gente de mar".

CONSULTA AL COMITÉ DIRECTIVO

Como se ha expuesto, esta interpretación sería positiva para reforzar la legalidad de estos alumnos a bordo, pero obligaría a las empresas a dar de alta a estos alumnos en la Seguridad Social (lo que se puede hacer "on line" a un coste de unos 60 euros/mes). Sin embargo, no tendría ningún efecto en el caso de que no exista ninguna contraprestación económica.

Por todo ello, **SE CONSULTA AL COMITÉ DIRECTIVO si se considera o no conveniente que ANAVE proponga al ISM y a la DGMM la reconsideración de este asunto.**

ANAVE - NOTA SOBRE AVALES DEL ESTADO

3 abril 2017

Una empresa asociada ha propuesto tratar en la reunión del Comité Directivo del próximo día 5 de abril sobre la ***Posibilidad de ampliar nuevamente el ámbito de Avals del Estado para inversión en buques a obras a bordo y equipos de cambio de Agua de Lastre, así como a obras a bordo y equipos de Cold Ironing.***

La redacción de los avales en la vigente ley de Presupuestos para 2017 es la siguiente:

Artículo 50. Importe de los avales del Estado.

...

Dos. Dentro del total señalado en el apartado anterior, se aplicarán los siguientes límites máximos de otorgamiento de aval:

...

b) 40.000 miles de euros para garantizar las obligaciones derivadas de operaciones de crédito concertadas por empresas navieras domiciliadas en España destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española mediante la adquisición por compra, por arrendamiento con opción a compra o por arrendamiento financiero con opción a compra, de buques mercantes nuevos, en construcción o usados cuya antigüedad máxima sea de cinco años.

Del mismo modo, se podrán garantizar obligaciones de derivadas de operaciones de crédito concertadas por empresas navieras domiciliadas en España, destinadas a la modernización de la flota mercante española mediante la transformación de buques españoles, no superiores a 15 años de antigüedad, para utilizar gas natural licuado como combustible o instalar depuradores de los gases de exhaustación de sus motores.

Las solicitudes de aval que se presenten transcurridos seis meses desde la fecha de formalización de la adquisición o transformación del buque no podrán ser tenidas en cuenta. La efectividad del aval que sea otorgado con anterioridad a la formalización de la adquisición o transformación del buque quedará condicionada a que dicha formalización se produzca dentro de los seis meses siguientes a la fecha de notificación del otorgamiento del aval.

El importe avalado no podrá superar el 35 por ciento del precio total del buque financiado, en el caso de adquisición de buques, y del 70% en el caso de transformaciones.

Las condiciones de los préstamos asegurables bajo este sistema serán, como máximo, las establecidas en el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval o disposiciones posteriores que lo modifiquen.

En todo caso, la autorización de avales se basará en una evaluación de la viabilidad económico-financiera de la operación y del riesgo.

Las solicitudes, otorgamiento y condiciones de estos avales se regirán conforme a lo establecido en la presente Ley y en la Orden PRE/2986/2008, de 14 de octubre, por la que se publica el Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos por el que se establece el procedimiento para la concesión de avales del Estado para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española, o en las disposiciones posteriores que la modifiquen.

Según se había acordado en el Comité Directivo, el pasado mes de agosto, con vistas a los presupuestos para 2018, ya estuvimos en contacto con la DGMM, y se acordó que se modificaría de la siguiente forma:

- Se eliminaría la posibilidad de aplicarlos a la adquisición de buques (el presupuesto es muy bajo para que puedan servir substancialmente a este fin).
- Se eliminaría el requisito de que los buques estén abanderados en España, admitiéndose en otros registros de la UE.
- Se ampliaría a inversiones en instalación de equipos de tratamiento de aguas de lastre, manteniéndose las transformaciones para utilizar GNL o instalar scrubbers.

El texto quedaría como sigue, con las modificaciones marcadas en rojo:

40.000 miles de euros para garantizar las obligaciones derivadas de operaciones de crédito concertadas por empresas navieras domiciliadas en España destinadas a la modernización

de la flota mercante *de las empresas armadoras españolas* mediante la transformación de buques *registrados y abanderados en España o en otro Estado miembro de la Unión Europea*, no superiores a 15 años de antigüedad, para utilizar gas natural licuado como combustible, instalar depuradores de los gases de exhaustación de sus motores *o instalar sistemas de tratamiento de agua de lastre a bordo*.

Las solicitudes de aval que se presenten transcurridos seis meses desde la fecha de formalización de la transformación del buque no podrán ser tenidas en cuenta.

La efectividad del aval que sea otorgado con anterioridad a la formalización de la transformación del buque quedará condicionada a que dicha formalización se produzca dentro de los seis meses siguientes a la fecha de notificación del otorgamiento del aval.

El importe avalado no podrá superar el 70% del precio total de las transformaciones financiadas en el buque.

En todo caso, la autorización de avales se basará en una evaluación de la viabilidad económico-financiera de la operación y del riesgo.

*Las solicitudes, otorgamiento y condiciones de estos avales se regirán conforme a lo establecido en la presente Ley y en la Orden PRE/2986/2008, de 14 de octubre, por la que se publica el Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos por el que se establece el procedimiento para la concesión de avales del Estado para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española, o en las disposiciones posteriores que la modifiquen. *Durante todo el período de vigencia del aval los buques deberán registrarse y abanderarse en un Estado miembro de la Unión Europea.**

Hemos comprobado que en el Proyecto de Ley de Presupuestos para 2018, que hoy mismo ha sido presentado en el Congreso y cuyo texto está ya disponible en la web del Congreso, el texto figura exactamente como se indica más arriba.

Ampliarlo ahora durante el trámite parlamentario a inversiones en Cold Ironing va a ser muy difícil, aunque podemos intentarlo si así lo acuerda el Comité Directivo.

Independientemente de que sea o no posible ampliar nuevamente el ámbito de aplicación, es necesario modificar el Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos por el que se establece el procedimiento para la concesión de avales del Estado, tarea para la que ya estamos en contacto con la DGMM.

CUMPLIMIENTO ALTERNATIVO DE LA CUOTA DE RESERVA EN FAVOR DE LOS TRABAJADORES CON DISCAPACIDAD. DECLARACIÓN DE EXCEPCIONALIDAD Y MEDIDAS ALTERNATIVAS.

Obligación general

El RD Legislativo 1/2013, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social, determina en su artículo 42.1 que **las empresas, públicas y privadas, que tengan en plantilla de 50 o más trabajadores, quedan sujetas a la obligación de que, al menos, el 2% de los mismos sean trabajadores con discapacidad.** Para el cómputo de los trabajadores se tendrá en cuenta la totalidad de la plantilla, independientemente del número de centros de trabajo que posea y del tipo de contratación laboral que vincule a los trabajadores de la empresa.

El artículo 4.2 de dicha Ley concreta que tendrán la consideración de personas con discapacidad aquellas que tengan una discapacidad reconocida de al menos el 33%.

No existen excepciones a esta norma, por lo que **la misma es aplicable a las empresas navieras y armadoras.**

Declaración de Excepcionalidad

No obstante lo anterior, **existe la posibilidad de que, de forma excepcional, las empresas queden total o parcialmente exentas de esta obligación,** mediante la suscripción de acuerdos recogidos en la negociación colectiva sectorial de ámbito estatal y, en su defecto, de ámbito inferior, o mediante la **opción voluntaria del empresario, debidamente comunicada a la autoridad laboral,** y siempre que en ambos supuestos se apliquen las **medidas alternativas** que se determinen reglamentariamente.

En este supuesto de **excepción por opción voluntaria del empresario,** con carácter previo a la adopción de las medidas alternativas, las empresas deberán solicitar de los servicios públicos de empleo competentes una **Declaración de excepcionalidad,** que viene regulada en el RD 364/2005, por el que se regula el cumplimiento alternativo con carácter excepcional de la cuota de reserva a favor de los trabajadores con discapacidad. En ella la empresa deberá indicar tanto el supuesto de excepcionalidad como la medida alternativa que pretende adoptar.

Los **supuestos** que permiten acogerse a esta medida excepcional están recogidos en el artículo 1.2 del RD 364/2005 y son los siguientes:

- a) Cuando la no incorporación de un trabajador con discapacidad a la empresa obligada se deba a la imposibilidad de que los servicios públicos de empleo competentes, o las agencias de colocación, puedan atender la oferta de empleo presentada por la inexistencia de demandantes de empleo con discapacidad inscritos en la ocupación indicada.
- b) Cuando existan, y así se acrediten por la empresa obligada, cuestiones de carácter productivo, organizativo, técnico o económico que motiven la especial dificultad para incorporar trabajadores con discapacidad a la plantilla de la empresa. Como acreditación de dichas circunstancias, los servicios públicos de empleo podrán exigir la aportación de certificaciones o informes de entidades públicas o privadas de reconocida capacidad, distintas de la empresa solicitante.

Ambos supuestos se darán con gran probabilidad en el caso de los puestos de a bordo de las empresas armadoras.

Por otro lado, las **medidas alternativas** que se pueden adoptar se encuentran recogidas en el artículo 2 del mismo RD y son:

1. La celebración de un contrato mercantil o civil con un **centro especial de empleo, o con un trabajador autónomo con discapacidad**, para el suministro de materias primas, maquinaria, bienes de equipo o cualquier otro tipo de bienes necesarios para el normal desarrollo de la actividad de la empresa.
2. La celebración de un contrato mercantil o civil con un **centro especial de empleo, o con un trabajador autónomo con discapacidad**, para la prestación de servicios ajenos y accesorios a la actividad normal de la empresa.
3. **Realización de donaciones y de acciones de patrocinio, siempre de carácter monetario**, para el desarrollo de actividades de inserción laboral y de creación de empleo de personas con discapacidad, cuando la entidad beneficiaria de dichas acciones de colaboración sea una fundación o una asociación de utilidad pública cuyo objeto social sea, entre otros, la formación profesional, la inserción laboral o la creación de empleo en favor de las personas con discapacidad que permita la creación de puestos de trabajo para aquéllas y, finalmente, su integración en el mercado de trabajo.
4. **La constitución de un enclave laboral, previa suscripción del correspondiente contrato con un centro especial de empleo**, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 290/2004, de 20 de febrero, por el que se regulan los **enclaves laborales** como medida de fomento del empleo de las personas con discapacidad.

A título informativo, en el siguiente [enlace](#) pueden encontrar, por Comunidad Autónoma, los distintos Centros Especiales de Empleo y las distintas actividades que realizan.

Importe de las medidas alternativas

El importe **anual** de los contratos con centros especiales de empleo o con trabajadores autónomos con discapacidad y las empresas colaboradoras para la aplicación de las medidas previstas en el apartado anterior habrá de ser, al menos, 3 veces el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM) anual por cada trabajador con discapacidad dejado de contratar por debajo de la cuota del 2%. El IPREM para 2018 está fijado en 6.454,03 €/año.

El importe anual de las donaciones habrá de ser, al menos, de un importe de 1,5 veces el IPREM anual por cada trabajador con discapacidad dejado de contratar por debajo de la cuota del 2%. Por tanto, $1,5 \times 6.454,03 \text{ €/año} = \mathbf{9.681 \text{ €/año}}$.

Organismo Competente

Según el artículo 6 del RD 364/2005, será competente para dictar las resoluciones y efectuar el seguimiento de las Declaraciones de excepcionalidad, el **servicio público de empleo de la Comunidad Autónoma** con competencias sobre políticas activas de empleo

- Cuando todos los centros de trabajo de la empresa estén en la misma Comunidad Autónoma.
- Cuando tenga centros en la Comunidad Autónoma y fuera de ella pero el 85% de la plantilla este en una Comunidad Autónoma.

Por otro lado, será competente el **Servicio Público de Empleo Estatal**:

- Cuando una empresa tenga centros en diferentes CCAA y en ninguna tenga el 85% de la plantilla.
- Respecto de las empresas con todos sus centros en un territorio que no tenga transferidas las competencias (Ceuta y Melilla).

El servicio público de empleo competente tendrá un plazo de **2 meses** para resolver sobre la excepcionalidad solicitada desde su presentación. Transcurrido dicho plazo sin que recaiga resolución administrativa expresa, se entenderá que ésta es **positiva**.

La Declaración de excepcionalidad **tendrá una validez de 3 años desde la resolución sobre ella**. Transcurrido este plazo, las empresas deberán solicitar una nueva declaración, en el caso de persistir la obligación principal.

Apertura formal del proceso electoral a los órganos de gobierno de la Asociación

Madrid, 11 mayo 2018

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Calendario electoral

- **11 de mayo:** Apertura del plazo de presentación de candidaturas.
- **21 de mayo:** Finaliza el plazo de presentación de candidaturas a las 12:00 h.
- **23 de mayo:** Proclamación de candidatos por la Junta Electoral.
- **24 de mayo:** Posible recurso, en caso de existir alguna candidatura rechazada.
- **28 de mayo:** Resolución de la Junta Electoral de los posibles recursos y comunicación de los candidatos a los electores.
- **Entre 29 de mayo y 11 de junio:** Votación Presidencia de Comisiones y/o vocales de zona en caso de que sea necesaria.
- **13 de junio: Asamblea** (votación Presidente y/o Vicepresidente de ANAVE, si fuese necesaria).

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Calendario electoral

11 mayo

- Apertura del plazo de presentación de candidaturas.

21

- Finaliza el plazo de presentación de candidaturas a las 12:00 h

23

- Proclamación de candidatos por la Junta Electoral

24

- Posible recurso, en caso de existir alguna candidatura rechazada.

28

- Resolución de la Junta Electoral de los posibles recursos y comunicación de candidatos a los electores

29 mayo a 11 junio

- Votación Presidencia de Comisiones y/o vocales de zona en caso de que sea necesaria.

13 junio

- **Asamblea** (votación Presidente y/o Vicepresidente de ANAVE, si fuese necesaria).

COMPOSICIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO

- Presidente de ANAVE
- Vicepresidente (en su caso)
- Presidentes de Comisiones de Tráficos
- Vocales natos
- Vocales elegidos por zona

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Comisión de Buques Tanque

Presidente Actual

D. Andrés Luna - Teekay Shipping Spain

EMPRESA	VOTOS
GRUPO IBAIZABAL	5
TEEKAY SHIPPING SPAIN	4
KNUTSEN ESPAÑA	3
DIST. MAR. PETROGÁS	3
BOLUDA TANKERS	2
GAS NATURAL SDG S.A.	2
GASNAVAL	1
J&L SHIPPING S.L.	1
MURELOIL S.A.	1
NAV. ALVARGONZÁLEZ	1
TEAM TANKERS INTERNATIONAL	1

Comisión de Tráficos Tramp de Carga Seca a Granel

Presidente Actual

D. José Antonio Baura - Empresa Naviera Elcano

EMPRESA	VOTOS
EMPRESA NAVIERA ELCANO	8
NAVIERA MURUETA	3
ERSHIP, S.A.	2
ATLÁNTICO SHIPPING	1
BERGÉ Y CÍA S.A.	1
NAVIERA DE GALICIA	1
NAVIERA SICAR	1
NAVINORTE	1
TRANSPORTES MARITIMOS ALCUDIA	1

Comisión de Líneas Regulares de Pasaje

Presidente Actual

D. Adolfo Utor – Grupo Balearia

EMPRESA	VOTOS
NAVIERA ARMAS	7
CIA TRASMEDITERRÁNEA	6
GRUPO BALEÀRIA	6
FRED OLSEN	2
FRS IBERIA, S.L.	2
EUROFERRYS, S.A.	1

Comisión de Líneas Regulares de Carga

Presidente Actual

D. Vicente Boluda- Boluda Lines

EMPRESA	VOTOS
BOLUDA LINES, S.L.	3
BERNHARD SCHULTE CANARIAS	1
FORMENTERA CARGO	1
MARÍTIMA PEREGAR	1

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Comisión de Tráficos Especiales

Presidente Actual

D. Juan Riva - Flota Suardiaz

EMPRESA	VOTOS
FLOTA SUARDIAZ	5
CEMENTOS TUDELA VEGUIN	1
TE. CONNECTIVITY SUBCOM S.L.	1

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Comité Directivo – Vocales Natos

Miembros de Pleno Derecho

con más del 2% de los votos de la Asamblea

EMPRESA	VOTOS	% VOTOS
EMPRESA N. ELCANO	8	9,1%
NAVIERA ARMAS	7	8,0%
CIA TRASMEDITERRANEA	6	6,8%
GRUPO BALEÀRIA	6	6,8%
FLOTA SUARDIAZ	5	5,7%
GRUPO IBAIZABAL	5	5,7%
TEEKAY S. SPAIN	4	4,5%
BOLUDA LINES, S.L.	3	3,4%
DIST. MAR. PETROGÁS	3	3,4%
KNUTSEN ESPAÑA	3	3,4%
NAV. MURUETA	3	3,4%
BOLUDA TANKERS	2	2,3%
ERSHIP	2	2,3%
FRED OLSEN	2	2,3%
FRS IBERIA	2	2,3%
GAS NATURAL SDG S.A.	2	2,3%

Comité Directivo – Vocales de Zona

empresas sin votos para ser Vocales Natos,
elegidos en sus correspondientes zonas

Andalucía, Ceuta y Melilla - 1 vocal

EMPRESA	VOTOS
EUROFERRYS	1
MARITIMA PEREGAR	1
TEAM TANKERS INTERNATIONAL (vocal actual)	1

Comité Directivo – Vocales de Zona

empresas sin votos para ser Vocales Natos,
elegidos en sus correspondientes zonas

Asturias y Cantabria - 1 vocal

EMPRESA	VOTOS
CEMENTOS TUDELA VEGUÍN	1
J&L SHIPPING (vocal actual)	1
NAV. ALVARGONZÁLEZ	1
NAVINORTE	1

Comité Directivo – Vocales de Zona empresas sin votos para ser Vocales Natos, elegidos en sus correspondientes zonas

Cataluña, Levante y Baleares - **1 vocal**

EMPRESA	VOTOS
FORMENTERA CARGO	1
TRANS. MARÍTIMOS ALCUDIA (vocal actual)	1

Comité Directivo – Vocales de Zona

empresas sin votos para ser Vocales Natos, elegidos en sus correspondientes zonas

Centro - 1 vocal

EMPRESA	VOTOS
BERGÉ Y CÍA (vocal actual)	1
NAVIERA SICAR	1
TE CONNECTIVITY SUBCOM S.L.	1

Comité Directivo – Vocales de Zona

empresas sin votos para ser Vocales Natos, elegidos en sus correspondientes zonas

País Vasco - 1 vocal

EMPRESA	VOTOS
ATLÁNTICO SHIPPING	1
MURELOIL (vocal actual)	1
GASNAVAL	1

Comité Directivo – Vocales de Zona

empresas sin votos para ser Vocales Natos,
elegidos en sus correspondientes zonas

Canarias - 1 vocal

EMPRESA	VOTOS
BERNHARD SCHULTE CANARIAS (vocal actual)	1

Galicia - 1 vocal

EMPRESA	VOTOS
NAVIERA DE GALICIA (vocal actual)	1

ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Fechas clave

- **Fin presentación candidaturas:**
 - 21 mayo, martes: 12.00 h
- **Asamblea:**
 - 13 junio, miércoles
 - Comité Directivo: 11.00 h
 - Asamblea: 12.00 h

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

VOTOS EMPRESAS ASOCIADAS

EMPRESA	VOTOS
ATLÁNTICO SHIPPING	1
AXPO IBERIA S.L.	1
BERGÉ Y CÍA S.A.	1
BERNHARD SCHULTE CANARIAS, SA	1
BOLUDA LINES, S.L.	3
BOLUDA TANKERS	2
CARUS (YA PAGADA CUOTA COMPLETA 2017)	1
CEMENTOS TUDELA VEGUIN	1
CIA MARITIMA HISPANO FRANCESA S.L.	1
CIA TRASMEDITERRANEA	6
DIST. MAR. PETROGÁS	3
EMPRESA N. ELCANO	8
ERSHIP, S.A.	2
EUROFERRYS, S.A.	1
FLOTA SUARDIAZ	5
FORMENTERA CARGO	1
FRED OLSEN	2
FRS IBERIA, S.L.	2
GAS NATURAL SDG S.A.	2
GASNAVAL	1
GRUPO BALEÀRIA	6
GRUPO IBAIZABAL	5
IBERNOR	1
J&L SHIPPING S.L.	1
KNUTSEN ESPAÑA	3
MARÍTIMA PEREGAR	1
MARITIME UNITED OPERATOR	1
MURELOIL S.A.	1
NAV. ALVARGONZÁLEZ	1
NAV. ARMAS	7
NAV. DE GALICIA	1
NAV. MURUETA	3
NAVIERA SICAR	1
NAVINORTE	1
PEREZ TORRES MARITIMA	1
SASEMAR	1
T.MAR. ALCUDIA	1
TE. CONNECTIVITY SUBCOM S.L.	1
TEAM TANKERS INTERNATIONAL	1
TEEKAY S. SPAIN	4
U.E. CAR CARRIERS	1
TOTAL VOTOS	88