

## **ANAVE - Circular de Régimen Interior**

Madrid, 17 de octubre de 2018  
Ref. Varios 53/2018/DM

**Asunto: Notas al Orden del Día, Comité Directivo ANAVE - 9 de octubre de 2018**

Muy Srs. nuestros:

Adjunto les enviamos, para su información, las Notas al Orden del Día del Comité Directivo de ANAVE celebrado **el pasado 9 de octubre de 2018**.

Muy cordialmente

Manuel Carlier  
Director General

## **RESUMEN DE ASUNTOS TRATADOS**

### **• ASUNTOS URGENTES**

- Avaes del Estado a las empresas navieras: revisión del procedimiento de concesión.
- Guardas armados de seguridad privada en buques españoles.
- RD liquidaciones mensuales de la subvención a pasajeros residentes no peninsulares.
- Pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades.

### **• OTROS ASUNTOS PENDIENTES**

- Inspecciones del Convenio de la OIT.
- Ampliación de las posibilidades de delegación por la DGMM de las inspecciones de los buques españoles en Sociedades de Clasificación.
- Simplificación de los trámites con la Delegación del Gobierno en Madrid para la obtención del Permiso de Trabajo para el enrole de marinos no comunitarios.
- Posición de España en la OMI y en la UE sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>. Necesidad de un tratamiento especial para los tráficos de SSS.

## **1. ASUNTOS URGENTES**

### **1.1. Avaes del Estado a las empresas navieras: revisión del procedimiento de concesión.**

- Actualmente regulados por Orden PRE/2986/2008, Acuerdo de la CDGAE.
- Es necesario modificar ese procedimiento, en colaboración con el ministerio de Hacienda.
  - En la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 se modifica la finalidad (ya no se puede aplicar a la adquisición de buques nuevos) y se amplían las posibilidades transformación (a equipos de tratamiento de aguas de lastre).
  - Hay que eliminar el requisito de contragarantía en condiciones “pari passu” que ha imposibilitado su uso en los últimos 13 años.
- ANAVE ya ha entregado una **propuesta (primer borrador)** al Subdirector D. Julio Fuentes. Quedamos a la espera de que se nos convoque para verla con detalle.

*Actualización: En el mes de agosto, la DGMM nos pidió argumentos para mantener el sistema de avales en los Presupuestos para 2019, dado que el ministerio de Hacienda quería quitarlos, aduciendo que no se usan. Posteriormente, a finales de septiembre, nos solicitaron información sobre los proyectos de inversión de las empresas asociadas en scrubbers, GNL y sistemas de tratamiento de las aguas de lastre. Tras consultar a las empresas asociadas, informamos que nos habían respondido 12 empresas, con unas inversiones totales previstas de unos 130 millones de euros en los próximos 3 años.*

### **1.2. Guardas armados de seguridad privada en buques españoles.**

- Tras el secuestro del atunero ALAKRANA, el RD 1628/2009 modificó el Reglamento de Seguridad Privada (RD 2364/1994) y el Reglamento de Armas RD (137/1993), autorizando el embarque, en buques mercantes y pesqueros españoles, de personal de seguridad privada, si bien estos servicios únicamente pueden prestarse por “empresas de seguridad... ..inscritas en el registro correspondiente del Ministerio del Interior”.
- La Orden PRE 2914/2009 que regula la logística de las armas para la prestación de estos servicios de seguridad privada, están pensadas más bien para la protección de buques pesqueros que faenan en una zona determinada, pero resultan en la práctica inviables para buques mercantes en tránsito en las zonas de Somalia y Golfo de Guinea.
- ANAVE ha mantenido reuniones con Interior, Fomento, Defensa, durante muchos meses, sin encontrar una solución. Hemos pedido que se autorice a los armadores de buques españoles a contratar estos servicios con empresas inscritas en registros similares de otros Estados miembros de la UE.

La DGMM nos había informado de que **se encuentra actualmente en información pública un proyecto de RD que modifica el Reglamento de Seguridad Privada**. Dado que la Ley de Seguridad Privada se remite, en todo lo relativo a la subcontratación, a su desarrollo reglamentario, en el Reglamento **se podría permitir la subcontratación por empresas de seguridad española con empresas autorizadas en otros Estados UE**.

- La DGMM nos ha informado de que tiene intención de proponer a Interior incluir el siguiente texto:

*5. No obstante lo anterior, en zonas en conflicto o con alto riesgo de piratería, fuera de aguas españolas, se permitirá la subcontratación de empresas de seguridad autorizadas para estos fines por otros Estados miembros de la Unión Europea, por parte de empresas de seguridad españolas autorizadas para para la prestación de servicios y actividades de seguridad privada de vigilancia y protección de personas y bienes e inscritas en el Registro Nacional de Seguridad Privada.*

*Actualización: a finales de septiembre hemos pedido a la DGMM que nos indique si esta modificación del Reglamento de Seguridad Privada sigue adelante. No tenemos aún respuesta.*

### **1.3. RD liquidaciones mensuales de la subvención a pasajeros residentes no peninsulares.**

- La Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 ha abierto la posibilidad de que las navieras presenten mensualmente a la DGMM las liquidaciones por las bonificaciones en los pasajes a pasajeros residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.
- Hasta ahora estas liquidaciones se hacen, en el caso de las navieras, trimestralmente. Presentarlas mensualmente dividirá por 3 la necesidad de adelanto de tesorería de las empresas.
- Para hacer posible las liquidaciones mensuales, **es ahora necesario modificar el artículo 11 del RD 1316/2001, que regula detalladamente estas subvenciones**.
- **Ese RD parece que va a ser tramitado con urgencia**, porque los gobiernos de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla están pidiendo que se aplique lo antes posible el aumento de la subvención al 75% que también se ha aprobado en estos Presupuestos.

*Actualización: se publico finalmente como RD 949/2018, el 27 de julio. En contacto con la DGMM, informamos a las empresas afectadas sobre el día y hora en que entraría en vigor, para que pudieran preparar sus sistemas.*

### **1.4. Pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades.**

- El RD Ley 2/2016 (por el que se introdujeron medidas tributarias dirigidas a la reducción del déficit), añadió la Disposición Adicional Decimocuarta a la Ley 27/2014 del Imp. de Sociedades, modificando el régimen legal de los pagos fraccionados del mismo.
- Como consecuencia, las empresas navieras tienen que hacer pagos fraccionados por el 23% del resultado de explotación, a pesar de que tengan derecho en la liquidación final a la bonificación del 90% en el IS por operar buques registrados en Canarias o apliquen el sistema de Tonnage Tax. Esto les supone un importante adelanto de tesorería.
- El Grupo Parlamentario mixto, a instancias del Gobierno de Canarias, propuso enmiendas en el Congreso de los Diputados a la Ley del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF, actualmente en trámite parlamentario) que solucionan este problema.
- **Se precisa apoyo parlamentario para que estas enmiendas se aprueben con la Ley del REF**. Hemos pedido a la Consejera de Hacienda de Canarias que nos confirme si este Proyecto de Ley va a seguir su curso con el nuevo Gobierno.

*Actualización: a finales de septiembre, este proyecto de Ley se ha aprobado por la Comisión de Economía del Congreso con competencia legislativa plena y ha pasado al Senado. El plazo de enmiendas termina en principio el 3 de octubre.*

## 2. OTROS ASUNTOS PENDIENTES

### 2.1. Inspecciones del Convenio de la OIT.

- Dadas las dificultades que se vienen encontrando con el ISM y la Inspección de Trabajo, la DGMM nos ha indicado que están decididos a proponer que estas inspecciones las lleven a cabo únicamente inspectores de las Capitanías Marítimas.
- Dado que estamos ahora mismo inmersos en el proceso de inspecciones y que para los buques es urgente disponer de los certificados renovados, pensamos que no convendría iniciar en este momento algo que pueda motivar una reacción del ISM y la Inspección de Trabajo que pudiese resultar contraproducente y retrasar la renovación de los certificados.
- Por ello, **propusimos y se aceptó** solucionar caso a caso los problemas que se puedan presentar en estas inspecciones y al terminar las mismas plantear la propuesta de unificar estas inspecciones en los técnicos de las Capitanías.

*Actualización: en las conversaciones con UGT hemos acordado pedir conjuntamente a la DGMM que se unifiquen en la misma estas inspecciones.*

### 2.2. Ampliación de las posibilidades de delegación por la DGMM de las inspecciones de los buques españoles en Sociedades de Clasificación.

- Reiteramos nuestra petición de avanzar en estas delegaciones. Se nos había consultado hace meses un texto muy positivo, pero no ha llegado a publicarse.
- **El DGMM nos ha confirmado que estas medidas se han incluido en la forma de una disposición adicional de un RD que está en trámite sobre la Determinación de la Masa Bruta de los Contenedores y que se publicará próximamente.**

### 2.3. Simplificación de los trámites con la Delegación del Gobierno en Madrid para la obtención del Permiso de Trabajo para el enrole de marinos no comunitarios.

- Expusimos la complejidad burocrática de este proceso (sistema de citas), que nos han manifestado varias empresas asociadas.
- **La DGMM va a concertar una reunión con la Delegación del Gobierno en Madrid** para solicitarles que pongan en marcha un sistema de citas específico y adaptado a las necesidades de las empresas navieras.

*Actualización: En contacto con las empresas y con la oficina de Extranjería de la Delegación del Gobierno en Madrid, desde ANAVE estamos intentando establecer un procedimiento especial de cita previa y de tramitación agilizada para las empresas navieras.*

### 2.4. Posición de España en la OMI y en la UE sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques de TMCD.

- Con vistas a la futura (pero posiblemente no muy lejana) regulación en la OMI de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques, expusimos la necesidad de **dar un tratamiento especial para los tráficos de Transporte Marítimo de Corta Distancia o SSS**, con el fin de evitar que las futuras medidas encazcan estos tráficos, las cargas retornen al transporte por carretera y de este modo aumenten nuevamente las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- **El DGMM estuvo de acuerdo en que hay que plantear lo antes posible esta dificultad para que en su momento pueda ser tenida en cuenta**, ya sea en la propia OMI o, en su defecto, en la UE, mediante medidas compensatorias, como un posible ECOBONO con fondos europeos.

## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Martes, 9 de octubre de 2018, a las **17:00 h**  
Sede de ANAVE (Calle Doctor Fleming, 11, 1 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. Seguridad privada a bordo de buques mercantes españoles. Proyecto de RD que modifica el Reglamento de Seguridad Privada.
  - 2.2. RD 949/2018, el 27 de julio. Subvención a pasajeros residentes no peninsulares.
  - 2.3. Firma del Convenio para la subvención a ANAVE destinada al embarque de alumnos en prácticas.
  - 2.4. Tramitación del proyecto de ley por la que se modifica la Ley 19/1994, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.
  - 2.5. Jornada formativa sobre Comunicación en situaciones de crisis (26 septiembre).
  - 2.6. Reuniones en ICS y ECSA.
  - 2.7. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Reunión con el Director General de la Marina Mercante.
4. Reuniones con UGT (10 julio y 8 de octubre).
5. Proyecto de norma para la prohibición de la descarga de aguas de lavado de *scrubbers* en la zona I de los puertos españoles.
6. Contratación de un nuevo asesor jurídico de ANAVE.
7. Asuntos varios.
  - 7.1. Dispensas de bandera en servicios regulares de cabotaje peninsular.
  - 7.2. Parte II del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP).
  - 7.3. Reglamento UE 1257/2013, sobre reciclaje de buques.
  - 7.4. Avaes del Estado a la inversión de las empresas navieras españolas.
  - 7.5. Probable propuesta de Francia para ampliar las SECAs europeas.
  - 7.6. Adaptación de la Ley de Puertos al nuevo Reglamento europeo 2017/352.
  - 7.7. Piratería: Publicación de las nuevas BMP-5 del sector, sobre piratería.
  - 7.8. Proyecto de Orden de Fomento sobre el Reglamento de inspección y certificación de los aparejos de izado de los buques.
  - 7.9. Borradores a consulta de la DGMM sobre titulaciones profesionales de la Marina Mercante.
  - 7.10. Nueva campaña de inspección concentrada del MOU de París.
  - 7.11. Practicaje: Pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.
  - 7.12. Ciberseguridad.
8. Ruegos y preguntas.

|                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Tras el Comité Directivo, a las 19.00 h, en la Parroquia de San Jorge, calle Padre Damián, 22, tendrá lugar un funeral en memoria de D. Amalio Muñoz, recientemente fallecido y durante muchos años miembro del Comité Directivo de ANAVE. |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

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

El [borrador de acta](#) de la reunión anterior del Comité Directivo, celebrada el 13 de junio, inmediatamente antes de la Asamblea general, se ha circulado junto con el Orden del Día de esta reunión, con fecha 26 de septiembre.

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

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

### **2.1. Seguridad privada a bordo de buques mercantes españoles. Proyecto de RD que modifica el Reglamento de Seguridad Privada.**

Como es sabido, desde noviembre de 2016, ANAVE viene haciendo múltiples gestiones ante distintas instancias de la Administración, solicitando que se modifique la normativa española de modo que sea posible embarcar guardas de seguridad privada en los buques mercantes españoles, algo que actualmente resulta imposible en la práctica, por los requisitos impuestos por la Orden PRE/2914/2009, sobre la logística de las armas, que están pensados más bien para la protección de buques pesqueros que faenan en una zona determinada, pero resultan en la práctica inviables para buques mercantes en tránsito en las zonas de Somalia y Golfo de Guinea.

En el mes de mayo, tuvimos conocimiento de que la DGMM había sido consultada sobre una posible revisión del Reglamento de Seguridad Privada. Dado que la Ley de Seguridad Privada se remite, en todo lo relativo a la subcontratación, a su desarrollo reglamentario, en el citado Reglamento se podrían introducir los cambios para permitir la subcontratación por empresas de seguridad española de empresas autorizadas en otros Estados UE.

El 8 de junio, el presidente de ANAVE envió al ministro del Interior una carta, felicitándole por su nombramiento, resumiendo esta problemática y pidiendo una solución urgente a la misma.

En la reunión mantenida con el Director General de la Marina Mercante el 28 de junio, se nos confirmó que la DGMM tenía intención de proponer a Interior incluir el siguiente texto, que entendimos podría ayudar a resolver, al menos transitoriamente el problema:

*"No obstante lo anterior, en zonas en conflicto o con alto riesgo de piratería, fuera de aguas españolas, se permitirá la subcontratación de empresas de seguridad autorizadas para estos fines por otros Estados miembros de la Unión Europea, por parte de empresas de seguridad españolas autorizadas para para la prestación de servicios y actividades de seguridad privada de vigilancia y protección de personas y bienes e inscritas en el Registro Nacional de Seguridad Privada".*

A finales de septiembre hemos recordado el asunto a la DGMM y pedido que se nos indique si la revisión del Reglamento de Seguridad Privada sigue adelante y si la inclusión de dicho párrafo se ha aceptado por el ministerio del Interior.

Se informará al Comité Directivo sobre cualquier información adicional que se reciba y se pedirán indicaciones sobre cómo proceder en este asunto.

### **2.2. RD 949/2018, el 27 de julio. Subvención a pasajeros residentes no peninsulares.**

El 5 de julio se publicó la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 que, entre otras cosas, aumentó la subvención al transporte marítimo de residentes entre las comunidades insulares beneficiarias y la península del 50 al 75%.

La semana anterior nos había preguntado la DGMM sobre el plazo que precisarían las empresas para adaptar sus sistemas a este aumento. Consultadas las empresas afectadas nos

informaron que podrían hacerlo prácticamente de un día para otro (salvo que coincidiera en fin de semana), lo que se trasladó a la DGMM.

El lunes 9 de julio el Ministerio de Fomento publicó en su página web el Proyecto de RD por el que se aumentaba la cuantía de la subvención, el viernes 13 de julio el Consejo de Ministros autorizó el aumento y el sábado 14 de julio se publicó en el BOE la Resolución de la Secretaría General de Transporte, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros. El aumento entró en vigor el lunes 16 de julio a las 9:00 horas.

En todo momento estuvimos en contacto con la DGMM y las empresas, para mantenerlas informadas de la entrada en vigor de la norma. Las empresas adaptaron sus sistemas sin incidencias pero el servidor del Ministerio de Fomento se colapsó en torno a las 10:00 de la mañana, por el alto número de peticiones, incidencia que se solucionó a lo largo de la mañana.

Finalmente, el sábado 28 de julio se publicó el RD del epígrafe que formalizaba desde un punto de vista administrativo el aumento de la subvención.

### **2.3. Firma del Convenio para la subvención a ANAVE destinada al embarque de alumnos en prácticas.**

Como ya se informó en la anterior reunión del Comité Directivo, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 incluye la subvención nominativa a ANAVE por un importe de 185.000 euros (frente a 80.000 del año anterior), cifra que supone el 29% de los ingresos totales por cuotas de ANAVE en este año, de tal modo que varias empresas llegarán a compensar totalmente o en un elevado porcentaje su cuota con su parte de la subvención.

El día 28 de septiembre, el presidente y director general de ANAVE participaron en la DGMM en un acto en el que se firmó el convenio entre el ministerio de Fomento y ANAVE para la concesión de la subvención.

El procedimiento para el reparto de la subvención a las empresas asociadas va a ser muy similar al de años anteriores. Como única novedad, hemos pedido a cada una de las empresas beneficiarias que nos remitan, además de los justificantes documentales de los embarques, una hoja Excel en un formato concreto, en la que se recojan los datos necesarios de cada uno de los alumnos y embarques (nombre, buque, fechas, duración, etc.). De este modo esperamos que se simplifique el trabajo administrativo para ANAVE que, según va aumentando el número de embarques subvencionados, ha supuesto en los últimos años una carga muy considerable que, además, se concentra en unos días muy concretos, a comienzos de diciembre, fechas en las que coinciden además varias fiestas, que complican notablemente esta tarea.

Rogamos a las empresas su colaboración adicional aportando esta información con la mayor antelación posible.

### **2.4. Tramitación del proyecto de ley por la que se modifica la Ley 19/1994, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.**

Hace ahora dos años, una empresa asociada nos advirtió de que el RD Ley 2/2016, por el que se introducen medidas tributarias dirigidas a la reducción del déficit había añadido a la Ley 27/2014 del Impuesto de Sociedades (Modificaciones en el régimen legal de los pagos fraccionados) una Disposición Adicional Decimocuarta para los periodos impositivos que se inicien a partir del 1 de enero de 2016, que establece *para las empresas cuyo importe neto de la cifra de negocios en los 12 meses anteriores a la fecha en que se inicie el periodo impositivo, sea al menos 10 millones de euros, la cantidad a ingresar en los pagos fraccionados del citado Impuesto no podrá ser en ningún caso inferior al 23% del resultado positivo de la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio de los 3, 9 u 11 primeros meses de cada año natural.*

No se preveía excepción a esta norma para las empresas navieras que se beneficiasen de la bonificación del 90% en el IS por los beneficios obtenidos de la explotación de buques inscritos en el Registro de Canarias ni aplicasen el régimen de las empresas navieras en función del tonelaje.

ANAVE llevó a cabo numerosas gestiones solicitando que se tuviesen en cuenta dichos regímenes especiales para el cálculo de los pagos fraccionados. Finalmente, como resultado de la jornada sobre el Registro Especial de Canarias celebrada en S.C. Tenerife el 20 de noviembre de 2017, a instancias del Gobierno de Canarias, dos diputados canarios propusieron una enmienda al proyecto de Ley de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias en el sentido pretendido por ANAVE.

Dicho proyecto de Ley continúa su tramitación. El 10 de septiembre fue aprobado por la Comisión de Hacienda con competencia legislativa plena y pasó al Senado. En principio el plazo de presentación de vetos a la totalidad y enmiendas al articulado acaba el 3 de octubre, estando prevista la fecha límite de tramitación en el Senado para el 21 de noviembre.

## **2.5. Jornada formativa sobre Comunicación en situaciones de crisis (26 septiembre).**

El miércoles 26 de septiembre se celebró en ANAVE la Jornada formativa del asunto en la que participaron 11 alumnos de 6 empresas asociadas. Las encuestas de satisfacción circulares a los asistentes muestran una valoración muy positiva, tanto de la organización, como la actividad formativa en si y el profesorado, de la empresa ATREVIA.

Alguna empresa sugirió que podría ser interesante organizar una actividad de jornada completa, que permitiera poner en práctica los contenidos con casos prácticos simulando situaciones reales en las que los alumnos tuvieran que atender a los medios. La jornada incluía 3 casos prácticos que se debatieron por grupos y se prepararon las principales ideas de una posible respuesta a los medios, pero no hubo tiempo de hacer un simulacro real.

ATREVIA había propuesto entre las opciones una jornada de día completo que incluyera la grabación en video de los participantes atendiendo a diferentes públicos, con el objetivo de visualizarlas y comentarlas entre todos. Esta opción obviamente encarecería la actividad formativa y reduciría el número de participantes, especialmente si con todos hubiera que hacer un simulacro grabado.

Desde ANAVE estamos a disposición de las empresas para organizar una segunda sesión, si existe suficiente interés.

## **2.6. Reuniones en ICS y ECSA.**

El día 11 de septiembre, D. Juan Riva representó a ANAVE en una reunión del Board of Directors de ICS, que tuvo lugar en Londres.

El día 4 de octubre, D. Manuel Carlier representará a ANAVE en una reunión del Board of Directors de ECSA que tendrá lugar en Bruselas.

Se informará al Comité Directivo sobre lo tratado en estas reuniones.

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

- 14 de junio: Dña. Elena Seco presentó, en Madrid, la ponencia *“Buques autónomos: cuestiones jurídicas, técnicas y su aseguramiento”* en el Congreso Nacional 2018 de la Asociación Española de Derecho Marítimo. También asistió D. Manuel Carlier.

Ese mismo día, Dña Araiz Basurko, asistió a una reunión de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos en el Ministerio de Fomento.



- 19 de junio: D. Manuel Carlier presidió una asamblea SPC Spain, en la sede de ANAVE.

Ese mismo día, Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.

- 20 de junio: Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con representantes de la empresa BELFOR, especializada en recuperación de desastres y restauración de propiedades y equipos en caso de daños por agua, incendios, tormentas, etc., tras un accidente.
- 21 de junio: D. Manuel Carlier presentó la ponencia "Retos y Oportunidades para el Shortsea Shipping desde el punto de vista de los armadores españoles" en la Shortsea Conference 2018, en Lübeck (Alemania).

Ese mismo día, Dña. Elena Seco tomó parte en una reunión técnica con el sector organizada por Dirección General de la Competencia de la Comisión Europea sobre las Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, en Bruselas.

También ese día, Dña. Maruxa Heras asistió a una asamblea de GASNAM en la sede de Gas Natural Fenosa.

- 26 de junio: Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una reunión del Consejo General del ISM.
- 27 de junio: D. Manuel Carlier participó en el Board of Directors de ECSA, en Bruselas.

Ese mismo día, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko tomaron parte en una reunión de la Comisión Paritaria Sectorial de Marina Mercante.

- 29 de junio: D. Manuel Carlier se reunió con el nuevo director general de la Marina Mercante, Benito Núñez Quintanilla, en la Dirección General de la Marina Mercante.

Ese mismo día, Dña. Elena Seco asistió a una jornada organizada por la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea, sobre la implantación de la Estrategia de la OMI, con vistas a la reunión del MEPC 73, de la OMI.

- 10 de julio: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con Dña. Carla Murciano, del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) en relación con el Proyecto SIMNORAT sobre Ordenación del Espacio Marítimo, en la sede de ANAVE.
- 11 de julio: Dña. Maruxa Heras tomó parte en una reunión del Grupo de Trabajo sobre la hoja de ruta de la sección Marítima de GASNAM, en las oficinas de Enagás.

Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, en el Ministerio de Fomento.

- 24 de julio: Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una reunión del Pleno del Observatorio Permanente de los servicios Portuarios, que fue presidida por la nueva presidenta de Puertos del Estado, Dña. María Ornella Chacón.
- 25 de julio: Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko asistieron a una reunión de la Comisión Paritaria de Formación de la Marina Mercante, en la DGMM.
- 31 de julio: Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- 4 de septiembre: D. Manuel Carlier, como presidente de SPC Spain, mantuvo una reunión con la presidenta de Puertos del Estado y el director de Explotación.

- 14 de septiembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco recibieron en la sede de ANAVE a D. Sergio Alart para tratar sobre la feria Sinaval 2019 a celebrar del 12 al 14 de febrero de 2019, en Bilbao.
- 17 de septiembre: Dña. Elena Seco y Dña. Désirée Martínez asistieron a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina.
- 18 de septiembre: Dña. Elena Seco participó en la reunión mensual de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.
- 19 de junio: Dña. Araiz Basurko tomó parte en una nueva reunión de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos en el Ministerio de Fomento.
- 20 de septiembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron por video conferencia en una reunión del Grupo de Trabajo de Seguridad y Medio Ambiente de ECSA.
- 25 de septiembre: D. Manuel Carlier participó en un desayuno de trabajo con la presidenta de Puertos del Estado, organizado por Diario del Puerto.

Ese mismo día, Dña. Elena Seco y representantes de 8 empresas asociadas, asistieron a un seminario sobre ciberseguridad impartido por Lloyd's Register.

- 26 de septiembre: Dña. Elena Seco participó, junto con 6 empresas asociadas, al curso *“Relación con los medios en situaciones de crisis”*, que tuvo lugar en la sede de ANAVE.

El mismo día, D. Manuel Carlier recibió en la sede de ANAVE a D. Andrés Gardella, de AltFuels para tratar sobre la feria *AltFuels Iberia 2019* que se celebrará en Madrid del 11 al 14 de junio de 2019.

Así mismo, D. Manuel Carlier participó en una reunión en Puertos del Estado en la que se presentaron a la Comisión Ejecutiva de SPC Spain los resultados del proyecto Med Atlantic Ecobonus.

También el mismo día, Dña. Maruxa Heras asistió a una reunión del Grupo de actividad del sector privado de CEOE en su sede.

- 28 de septiembre: D. Alejandro Aznar, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en la DGMM en el acto de la firma del Convenio con el Ministerio de Fomento para la concesión a ANAVE de la subvención por el embarque de alumnos de Náutica en prácticas correspondiente a 2018.
- 2 de octubre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Alfredo Serrano y Dña. Sara Valls, de CLIA Spain, para tratar sobre la intención de Puertos del Estado de prohibir la descarga de aguas procedentes de los *scrubbers* en la Zona I de los puertos. (Ver apartado 5 de estas notas para más información).

#### **Próximas reuniones previstas:**

- El 3 de octubre, D. Manuel Carlier participará en una reunión del Comité Ejecutivo de SPC Spain con la Secretaria General de Transportes, Dña. María José Rallo del Olmo.

Ese mismo día, Dña. Elena Seco y D. Rafael Cerezo participarán en el Foro Anual de Protocolo y Organización de Eventos organizado por la CEOE.

- El 4 de octubre, D. Manuel Carlier participará en una reunión del Board of Directors de ECSA, en Bruselas.

- El 8 de octubre, D. Alejandro Aznar, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunirán en la sede de ANAVE con D. José Manuel Pérez-Vega Artime, Secretario Federal del Sector Marítimo-Portuario de UGT.
- El mismo día 8, a las 18 h, D. Manuel Carlier tiene previsto participar como ponente en un acto en el Instituto de la Ingeniería de España en el que se presentará públicamente el número de marzo-abril de 2018 de la revista Información Comercial Española, dedicado a "El transporte marítimo en la economía y el comercio". Dicho artículo se puede descargar en el siguiente [enlace](#) y el programa de la jornada está disponible [aquí](#).

### 3. Reunión con el Director General de la Marina Mercante.

El viernes 22 de junio el Consejo de Ministros nombró Director General de la Marina Mercante a D. Benito Núñez Quintanilla quien, a petición de ANAVE, nos convocó el viernes 29 de junio a una primera reunión.

En la misma, D. Manuel Carlier repasó con el nuevo director general los principales asuntos que preocupan al sector, en particular:

- Avaes del Estado a las empresas navieras: revisión del procedimiento de concesión.
- Guardas armados de seguridad privada en buques españoles.
- RD liquidaciones mensuales de la subvención a pasajeros residentes no peninsulares.
- Pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades.
- Inspecciones de renovación del certificado del Convenio de la OIT.
- Ampliación de las posibilidades de delegación por la DGMM de las inspecciones de los buques españoles en Sociedades de Clasificación.
- Simplificación de los trámites con la Delegación del Gobierno en Madrid para la obtención del Permiso de Trabajo para el enrole de marinos no comunitarios.
- Posición de España en la OMI y en la UE sobre las emisiones de CO2. Necesidad de un tratamiento especial para los tráficos de SSS.

El nuevo Director General había trabajado durante los últimos 8 años como asistente directo del Director General de la Marina Mercante, por lo que demostró conocer perfectamente todos los asuntos tratados y valoramos muy positivamente que manifestó una muy buena disposición para avanzar en los mismos. Se adjunta, como **Anexo 1**, una nota resumen de los asuntos tratados, actualizada con las novedades de los últimos 3 meses.

### 4. Reuniones con UGT (10 julio y 8 de octubre).

Con motivo de la Asamblea de ANAVE (13 de junio), se mantuvieron unas conversaciones informales con los responsables de UGT-Mar que asistieron a la misma, en la que quedó constancia de que ANAVE y UGT compartíamos la preocupación por la falta de competitividad del REC y se acordó mantener una reunión para profundizar sobre ello.

El 10 de julio, el presidente, director general y directora de ANAVE se reunieron con D. José Manuel Pérez-Vega Artime, Secretario Federal del Sector Marítimo-Portuario de UGT. Se constató un espíritu de positiva cooperación y la existencia de una serie de materias, relacionadas con la competitividad del REC, en la que parecía posible alcanzar acuerdos. ANAVE quedó encargada de redactar una serie de borradores, para posibles propuestas conjuntas a la Administración en cada una de estas áreas.

Se ha concertado una nueva reunión para el día 8 de octubre, para examinar dichos borradores, de cuyo desarrollo se informará en la reunión con el Comité Directivo.

## 5. Proyecto de norma para la prohibición de la descarga de aguas de lavado de *scrubbers* en la zona I de los puertos españoles.

El 11 de septiembre, ANAVE tuvo conocimiento, a través de la DGMM, de que Puertos del Estado tenía intención de incluir, en los reglamentos de policía de los puertos, la siguiente disposición:

*“Queda prohibido el vertido, en la zona I del puerto, de aguas procedentes de los sistemas de depuración de los gases de combustión de los motores de los buques. El posible vertido de estas aguas en zona II estará sujeto a las condiciones establecidas en el Real Decreto 61/2006, de 31 de enero, por el que se determinan las especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes, u otra normativa de aplicación, requiriendo, además, de la autorización de la Capitanía Marítima”.*

Obviamente, esa prohibición terminante en la zona I del puerto impediría a los buques utilizar *scrubbers* en ciclo abierto durante el atraque en puerto, lo que resultaría muy negativo para las empresas armadoras que hayan invertido en este tipo de *scrubbers*. Aunque hoy por hoy casi no hay empresas españolas que lo hayan hecho, no cabe descartar que lo vayan haciendo en el futuro, en función de los precios de los combustibles.

Preparamos una nota que remitimos a Puertos del Estado, argumentando que esa prohibición podría resultar negativa para la competitividad de los puertos españoles en relación, por ejemplo, con los contenedores en tránsito internacional. Y, sobre todo, alegando que la normativa europea y española no prohíbe la descarga sino que establece lo siguiente (ambas con el mismo texto):

*“El agua de lavado resultante de los sistemas de depuración de los gases de escape que hagan uso de aditivos, preparados y productos químicos relevantes creados in situ a que se refiere el punto 10.1.6.1 de la Resolución MEPC.184(59) no podrá ser descargada en el mar, incluidos los puertos cercados, las dársenas y los estuarios, **salvo que el operador del buque demuestre que dicha descarga de agua de lavado no tiene repercusiones negativas significativas ni presenta riesgos para la salud humana o el medio ambiente. Si el producto químico utilizado es sosa cáustica, es suficiente con que el agua de lavado cumpla los criterios establecidos en la Resolución MEPC.184(59) y su pH no exceda de 8,0.**”*

Se deduce de lo anterior que, tanto la normativa europea como la española permiten la descarga de aguas de lavado de los *scrubbers* con la condición de que se demuestre que la misma no tiene repercusiones negativas significativas ni presenta riesgos para la salud humana o el medio ambiente. En el caso (muy frecuente) de que el producto químico utilizado sea sosa cáustica, tanto en la norma española como en la europea se indica incluso el criterio concreto a cumplir.

Hemos pedido que, en lugar de prohibir terminantemente las descargas en la zona I, **se debería establecer un procedimiento claro para llevar a cabo ante la Capitanía Marítima la acreditación prevista en las normas y hacerlo con una periodicidad razonable**, de tal modo que no sea tampoco necesario recabar una autorización en cada caso, lo que resultaría inoperativo especialmente en el caso de servicios regulares con escalas frecuentes.

## 6. Contratación de un nuevo asesor jurídico de ANAVE.

El 31 de julio finalizó la beca del abogado con el que habíamos tenido cubierta la plaza de la asesoría jurídica de ANAVE desde noviembre de 2017. Esta persona, que estaba cursando al mismo tiempo el máster del IME, no tenía ninguna experiencia laboral ni en nuestro sector, lo que ha obligado al resto del personal de ANAVE (fundamentalmente al Director General y la Directora) a asumir directamente en buena medida las funciones de la asesoría jurí-

dica. Ha habido momentos en los que hemos estado muy sobrecargados y para prestar el mejor servicio a las empresas, pensamos que urgía reconducir la situación.

Por ello, en contacto con el presidente, a finales de agosto abrimos un proceso de selección de un nuevo abogado, que pretendíamos que tuviese alguna experiencia laboral en nuestro sector, además de un Máster marítimo o portuario.

Como resultado de este proceso de selección, y con el visto bueno del Presidente y del Tesorero, el 1 de octubre se ha incorporado a ANAVE como asesor jurídico D. Pedro Pineda. Tiene 27 años, es graduado en Derecho y Máster de acceso a la abogacía. Tiene además el Máster en Negocio y Derecho Marítimo del IME y ha trabajado 3 años (hasta abril 2018) en el departamento de operaciones en una empresa asociada a ANAVE. Su jefe en esta empresa nos dio muy buenas referencias. Dejó la empresa porque quería un puesto de contenido más jurídico. Su dirección de email será [ppineda@anave.es](mailto:ppineda@anave.es)

## **7. Asuntos varios**

### **7.1. Dispensas de bandera en servicios regulares de cabotaje peninsular.**

Desde el mes de julio hemos venido recibiendo, con una periodicidad aproximadamente quincenal, solicitudes de dispensa de bandera europea para transportar contenedores entre Bilbao y Vigo siempre con el mismo buque de bandera no comunitaria. La última la recibimos el 21 de septiembre para cargar contenedores el 1 de octubre.

Dado que una de nuestras empresas asociadas dispone de una línea regular entre puertos cercanos, el 25 de septiembre nos dirigimos a la DGMM informalmente por email, indicando que, a nuestro entender, estas navegaciones no podían considerarse “excepcionales” (dado que se han solicitado 5 veces en solo 2 meses). La respuesta de la DGMM fue que la empresa solicitante había seguido el procedimiento de solicitud de dispensa de bandera europea y no había aparecido buque europeo “apto y disponible”, por lo que consideraban los viajes como excepcionales y, además, el hecho de haber llevado a cabo 5 viajes en 2 meses no implicaba que se tratara de una línea regular, y lo consideraban viajes aislados.

Ante esta respuesta, al día siguiente les enviamos un escrito formal aportando información, extraída de la web de la empresa naviera del buque en cuestión, en la que se anuncia este servicio como regular, con fechas y escalas, prestado por este buque de bandera no comunitaria. Indicamos que no íbamos a dar nuestro visto bueno a ese embarque y solicitamos a la DGMM que no lo autorizasen, alegando que, según el art. 257.3 del RD Legislativo 2/2011 (TRLPEMM) "se consideran línea regular aquellos servicios de cabotaje que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares de cabotaje".

Al cierre de estas notas no teníamos respuesta de la DGMM ni más información. El buque tenía anunciada su escala en el puerto de carga para el día 3 de octubre. Informaremos en la reunión del Comité Directivo de cualquier novedad.

### **7.2. Parte II del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP).**

El 24 de julio recibimos un proyecto de Instrucción de Servicio de la DGMM sobre la aprobación de la Parte II de los Planes de Gestión de la Eficiencia Energética (SEEMP), en la que se establecía el procedimiento para dar cumplimiento a la regla 22.2 del Anexo VI del Convenio MARPOL, que exige a los buques de GT > 5.000 cumplir la Parte II del SEEMP a más tardar el 31 de diciembre de 2018. En concreto, se establecía como fecha tope para presentar a la Administración la Parte II del SEEMP el 1 de septiembre de 2018, basándose en la circular MEPC.1/Circ.876 que la OMI publicó en abril, en la que recomendaba a las empre-

sas que presentasen este documento a la Administración para su verificación lo antes posible y proponía la fecha indicada como límite.

Desde ANAVE indicamos a la DGMM el grave inconveniente que podía suponer a las empresas recibir una Instrucción de Servicio a finales de julio incluyendo como una obligación algo que hasta ese momento se anunciaba como una recomendación, con tan sólo el mes de agosto como margen para su cumplimiento. Por ello, propusimos ampliar la fecha recomendada al 15 de octubre en el entendimiento de que no se sancionaría a ninguna empresa que no pueda disponer de la Parte II del Plan aprobada para la fecha propuesta, ya que la obligación que establece la OMI es disponer de la misma antes del 1 de enero de 2019.

Esta Instrucción de Servicio finalmente no fue aprobada pero, dado que faltan menos de 3 meses para que sea obligatorio, les sugerimos que, de no haberlo hecho ya, presenten la Parte II del SEEMP a la DGMM lo antes posible con vistas a obtener, a más tardar el 1 de enero de 2019, la Confirmación del Cumplimiento, que se deberá conservar a bordo.

En relación con este tema, consultamos a la DGMM qué tipo de formato electrónico deberá tener el modelo de notificación de datos que establece la OMI en el apéndice 3 de las Directrices de 2016 para la elaboración del SEEMP (Res. MEPC.282(70)) a lo que nos contestaron que será XML puesto que es el formato que la OMI exige a las Administraciones y Organizaciones Reconocidas (ROs) para introducir datos en su base.

### **7.3. Reglamento UE 1257/2013, sobre reciclaje de buques.**

Como les hemos venido informando, a partir del 31-12-2018 resultarán de aplicación algunas nuevas obligaciones derivadas del Reglamento 1257/2013 relativo al reciclado de buques, en particular:

- Todos los "buques nuevos" de pabellón europeo deberán llevar un Inventario de materiales peligrosos a bordo.

A efectos del reglamento, se entiende por "buque nuevo" aquellos buques cuyo contrato de construcción se celebre el 31-12-2018 o con posterioridad o, si no hay contrato de construcción, cuya quilla haya sido colocada 6 meses después de dicha fecha o cuya entrega se produzca 30 meses después de dicha fecha.

- Los buques existentes de pabellón europeo que se envíen a desguace (solo éstos, no todos los buques) a partir del 31-12-2018 deberán:
  - Llevar a bordo el inventario.
  - Reciclarse en instalaciones de la lista europea, siguiendo los procedimientos que se indican en el reglamento.

El resto de buques (pabellón no europeo o que no esté previsto su desguace), deberán llevar a bordo el inventario a partir del 31-12-2020.

Algunas empresas se están ofreciendo para elaborar estos inventarios informando a las navieras que resultarán obligatorios en tan solo 3 meses. Les rogamos tomen nota de que solo en los supuestos arriba mencionados (buques de pabellón europeo nuevos o que se vayan a enviar a desguace) será obligatorio llevar a bordo el inventario desde el 31-12-2018.

Hemos circulado a las empresas asociadas una nota muy resumida de las obligaciones y plazos que establece este reglamento (ver circular de 2 de octubre y [ref. SMA/32/2015/ES](#)).

Sobre este mismo asunto, la Agencia Europea de Seguridad Marítima, EMSA, ha preparado unas Directrices para la preparación del inventario de materiales peligrosos. Varias organizaciones navieras internacionales (ECSA e ICS por ejemplo) han criticado que estas Direc-

trices, en principio de carácter puramente recomendatorio, van más allá de las obligaciones que establece el reglamento.

Entendemos por tanto que, salvo que una empresa tenga previsto llevar un buque a desguazar en los próximos 2 años o en el caso de buques de nueva construcción (en la definición anterior) que deberían salir ya del astillero con el inventario a bordo, podría ser conveniente esperar a que se clarifique que es lo que realmente se va a exigir para preparar los inventarios.

#### **7.4. Avals del Estado a la inversión de las empresas navieras españolas.**

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018 se modificó la finalidad de estos avales (que ya no se pueden aplicar a la adquisición de buques nuevos) y se ampliaron las posibilidades transformación (a equipos de tratamiento de aguas de lastre, además de GNL y *scrubbers*).

Actualmente estos avales vienen regulados por un acuerdo de la CDGAE publicado mediante la Orden PRE/2986/2008. Es necesario modificar ese procedimiento, en colaboración con el ministerio de Hacienda. Además de adaptarlo al nuevo objeto, habría que eliminar el requisito de contragarantía en condiciones *pari passu*, que ha imposibilitado su uso en los últimos 13 años.

ANAVE, al conocer el texto del Proyecto de Ley, ya en el mes de mayo, antes de que se aprobasen los presupuestos, entregó una propuesta de modificación de la citada Orden al subdirector de asuntos jurídicos de la DGMM D. Julio Fuentes. En la reunión del 28 de junio con el Director General reiteramos la necesidad de introducir estos cambios lo antes posible.

En el mes de agosto, la DGMM nos pidió argumentos para mantener el sistema de avales en los Presupuestos para 2019, dado que el ministerio de Hacienda quería quitarlos, aduciendo que no se han usado en muchos años. Posteriormente, a finales de septiembre, y con la misma finalidad, nos solicitaron información sobre los proyectos de inversión de las empresas asociadas en *scrubbers*, GNL y sistemas de tratamiento de las aguas de lastre.

Tras consultar a las empresas asociadas, informamos de que nos habían respondido 12 empresas, con unas inversiones totales previstas de unos 130 millones de euros en los próximos 3 años.

El 28 de septiembre, informamos a la Subdirección General de Políticas Sectoriales Industriales, del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, sobre los cambios introducidos por los presupuestos para 2018 y recabamos su apoyo, por entender que el uso de estos avales podría ser de interés para las empresas industriales españolas y para las suministradoras de GNL. Recibimos una respuesta rápida y positiva confirmando que darán su apoyo.

#### **7.5. Probable propuesta de Francia para ampliar las SECAs europeas.**

En la última reunión del *European Sustainable Shipping Forum* (ESSF), en junio, Francia anunció informalmente que estaban considerando la posibilidad de presentar, antes del final de este mismo año, una propuesta para que la UE modifique la Directiva 2016/802 de tal modo que, desde el 1 de enero de 2020, en todas las aguas territoriales y zonas económicas exclusivas (200 millas) de los Estados miembros de la UE se aplique el mismo límite que en las SECAS (0,1%), en lugar del 0,5%.

Preocupados por esta información, el 23 de agosto escribimos a la presidenta de Puertos del Estado, adjuntando un informe, informándola sobre esta posibilidad y las posibles repercusiones negativas sobre los puertos españoles, por la competencia de los puertos del norte de África, y pidiéndole el apoyo de Puertos del Estado para que España se oponga decididamente a una posible propuesta de Francia en este sentido, que probablemente contaría

también con la oposición de los demás países del sur de la UE como Italia, Grecia, Portugal, Croacia, Eslovenia, Malta y Chipre. La misma información la hicimos llegar

Tuvimos ocasión de tratar sobre este asunto personalmente con la presidenta el 4 de septiembre, en una reunión como asociación de TMCD, en la que se mostró realmente preocupada y prometió estudiar el asunto y en principio seguramente apoyarnos.

El 25 de septiembre, en un acto público al que también asistió la presidenta de Puertos, tuvimos ocasión de comentar este asunto con el Director de Planificación (D. Álvaro Rodríguez Dapena) y otros técnicos de Puertos del Estado. Se nos confirmó que tanto Puertos, como la DGMM y la representación permanente de España en la UE estaban completamente en línea con nuestra posición. Se nos indicó también que, siendo conscientes de las dificultades para poder sacar adelante esta propuesta en la UE, Francia estaba ahora considerando la posibilidad de pedir que la UE lo plantee como una propuesta en la OMI, para su aplicación también en todo el Mediterráneo.

En todo caso, la Administración española ya está advertida y preparada y presenta una posición unánime en contra de esa posible propuesta francesa.

#### **7.6. Adaptación de la Ley de Puertos al nuevo Reglamento europeo 2017/352.**

El Reglamento europeo 2017/352, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos, publicado en el DOUE el 3 de marzo de 2017 introdujo algunas novedades en el marco normativo europeo de los puertos y los servicios portuarios. Entre ellas cabe citar la consideración del suministro de combustible como "servicio portuario" (hasta ahora en España tenía la consideración de "servicio comercial"), el reconocimiento del practicaje desde tierra, etc.

Al tratarse de un reglamento, tiene prelación sobre las normas españolas, por lo que debería ser directamente aplicable y no requeriría modificaciones de la Ley de Puertos. No obstante, el anterior presidente de Puertos del Estado había manifestado en distintos foros su intención de proponer unos cambios legales por razón sobre todo de seguridad jurídica.

Recientemente, la nueva presidenta de Puertos del Estado ha declarado públicamente que han reconsiderado esta posición y que, ante la necesidad de pragmatismo, debido a los actuales equilibrios políticos en las Cortes, han decidido no promover por el momento dichos cambios legales. Por el contrario, tienen previsto producir unos modelos de los Pliegos de condiciones de los distintos servicios, adaptados al reglamento comunitario. De este modo, las Autoridades Portuarias, al elaborar sus propios pliegos, podrán seguir estos modelos y limitarse a particularizarlos con los detalles técnicos de cada caso, lo que hará mucho más rápida y fácil su aprobación.

Ofreció la posibilidad de que los interesados puedan conocer los borradores de estos modelos de pliegos para informarlos, por lo que ANAVE ha solicitado dichos borradores.

#### **7.7. Piratería: Publicación de las nuevas BMP-5 del sector, sobre piratería.**

A principios de julio, las principales organizaciones internacionales marítimas (BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO, etc.) publicaron la 5ª edición de las "Mejores prácticas de gestión para la protección contra la piratería (BMP-5)", que incluye una guía integral de medidas consideradas eficaces para la protección de las tripulaciones, buques y carga durante el tránsito por el mar Rojo, golfo de Adén, océano Índico y mar Árabe.

El 28 de junio, estas mismas organizaciones internacionales, junto con las fuerzas militares destacadas en la zona, lanzaron la página web: [www.maritimeglobalsecurity.org](http://www.maritimeglobalsecurity.org) que proporciona a compañías y tripulaciones un asesoramiento completo sobre protección marítima basado en la documentación elaborada por el sector, así como enlaces a otras fuentes de



interés marítimas y militares. Además de la piratería, incluye información sobre otros asuntos como ciberseguridad, polizones, migrantes, contrabando, conflictos armados y zonas de guerra.

En la circular de 2 de julio y ref.: [SMA 26/2018/AB](#) pueden ampliar esta información.

#### **7.8. Proyecto de Orden de Fomento sobre el Reglamento de inspección y certificación de los aparejos de izado de los buques.**

El 18 de junio, la DGMM nos remitió para informe un Proyecto de Orden por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de los aparejos de izado y del equipo accesorio de manipulación de buques civiles. Su objetivo es actualizar la normativa vigente sobre esta materia y establecer las condiciones de seguridad y el procedimiento para llevar a cabo las pruebas, exámenes detallados e inspecciones de los aparejos y equipo accesorio de los buques civiles españoles, en aplicación del Convenio sobre Seguridad e Higiene en los Trabajos Portuarios (Convenio 152 de la OIT) y del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el RD 1837/2000.

Una de las principales modificaciones del borrador es que sustituye el Certificado de reconocimiento de medios de carga y descarga y el Cuaderno de inspección de los medios de carga y descarga por un Libro registro de aparejos de izado y equipo accesorio de manipulación.

Tras analizar el proyecto, comprobamos que no incluye ninguna referencia objetiva sobre las condiciones de uso de los cables metálicos, más allá de las características principales de los mismos que se incluyen en el Certificado de prueba y examen detallado de los cables metálicos. Dado que el proyecto de Orden tiene previsto derogar la Orden de 24 de febrero de 1962, que en su art. 9(g) establece los requisitos que deben cumplir los cables metálicos para su uso, desde ANAVE solicitamos que se incluyese en la nueva Orden dicho artículo con el fin de disponer de una referencia técnica objetiva para evaluar en las inspecciones si un cable de un aparejo cumple los requisitos de seguridad.

En la circular de referencia [SMA 25/2018/AB](#) de 18 de junio se informó a las empresas sobre este asunto.

#### **7.9. Borradores a consulta de la DGMM sobre titulaciones profesionales de la Marina Mercante.**

En el mes de junio, se publicó en la página web del Ministerio de Fomento un proyecto de RD por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante y un proyecto de Orden sobre certificados de suficiencia y otros certificados de formación marítima acreditativos de la competencia profesional, que se encontraban en trámite de audiencia e información pública, y que no fueron consultados a ANAVE por los canales habituales.

El proyecto de RD tiene por objeto regular las condiciones básicas de titulación profesional aplicables a quienes ejerzan funciones a bordo de los buques civiles españoles, así como las atribuciones que corresponden a cada uno de los títulos y tarjetas profesionales, en cumplimiento de las disposiciones del Convenio STCW.

El proyecto de Orden pretende actualizar los contenidos de la Orden FOM/2296/2002, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de Marinero de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante, y de Patrón Portuario, así como los certificados acreditativos de la competencia profesional, y refundir en un solo texto reglamentario las distintas disposiciones que se han ido publicando para incluir los requisitos de certificación de las enmiendas de Manila en dicha Orden.

En ambos casos, se trataba de textos muy amplios, un total de 226 páginas para analizar, y complejos, por lo que fue necesario elaborar unos cuadros comparando los requisitos principales del RD 973/2009, en su texto consolidado de 8 de noviembre de 2014 y los del Proyecto de RD a consulta.

Tras enviar nuestras alegaciones a la DGMM, se nos informó de que, a la vista de las numerosas alegaciones recibidas de los agentes consultados, tienen previsto volver a enviar nuevos textos corregidos para que podamos enviar nuevos comentarios.

Se informó de este asunto a las empresas en nuestra circular de fecha 12 de junio y referencia [SMA 23/2018/AB](#).

#### **7.10. Nueva campaña de inspección concentrada del MOU de París.**

Entre septiembre y noviembre de 2018, el MOU de París está desarrollando una campaña de inspección concentrada (CIC) sobre el cumplimiento de las reglas para prevenir la contaminación atmosférica del Anexo VI del MARPOL, que tendrá una duración de 3 meses y finalizará el 30 de noviembre de 2018.

Esta CIC se va a centrar en los requisitos sobre los límites de azufre en los combustibles utilizados a bordo de los buques y pretende sensibilizar a las tripulaciones sobre la entrada en vigor del nuevo límite de azufre (0,5%) en los combustibles, a partir del 1 de enero de 2020.

Las estadísticas mundiales de los últimos 3 años muestran que las principales deficiencias encontradas en el cumplimiento de las reglas del Anexo VI de MARPOL están relacionadas con el incinerador (operaciones y manual de funcionamiento) y las anotaciones del Libro Registro de los parámetros del motor. Se van a inspeccionar con más detalle, entre otras cuestiones, las notas de entrega de combustible y los procedimientos escritos para llevar a cabo el cambio de combustible.

De todo ello les informamos en las circulares de ref. [SMA 24/2018/AB](#) y [SMA 28/2018/MC](#), a la que adjuntamos la lista de comprobación que utilizarán los funcionarios de PSC durante las inspecciones.

#### **7.11. Practicaje: Pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.**

El 10 de septiembre se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando pruebas de conocimiento general para reconocer la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje en un puerto o grupo de puertos determinado, que se van a celebrar en este mes de octubre. La superación de estas pruebas es requisito necesario para presentarse posteriormente a las pruebas específicas en los diferentes puertos.

El plazo para presentar las solicitudes finalizará el 10 de octubre.

Les recordamos que, según el artículo 126 del Texto Refundido de la LPEMM: *“salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practicaje (...), aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.”* Asimismo, el citado artículo establece, en su apartado 4.a).1º, que corresponderá a la Administración marítima: *“la realización de las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas”*.

Les informamos de este asunto en nuestra circular de 10 de septiembre y ref.: [SMA/29/2018/AB](#).

#### **7.12. Ciberseguridad.**

El 25 de septiembre el Lloyds Register celebró en sus oficinas de Madrid un seminario sobre ciberseguridad, en el que participaron 8 empresas asociadas, Navantia y Dña. Elena Seco por parte de ANAVE.

Por estricta petición de LR, debido a la limitación de espacio, sólo podían inscribirse una persona por empresa.

El Bureau Veritas nos ha consultado sobre el posible interés de las empresas asociadas por organizar en la sede de ANAVE una jornada formativa sobre este asunto.

#### **8. Ruegos y preguntas.**