

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

Madrid, 9 de febrero de 2018  
Ref. Varios 7/2018/DM

**Asunto: Notas al Orden del Día, Comité Directivo ANAVE - 8 de febrero de 2018**

Muy Srs. nuestros:

Adjunto les enviamos, para su información, las Notas al Orden del Día del Comité Directivo de ANAVE celebrado ayer, 8 de febrero 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”.

Previa 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](http://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<sup>a</sup> 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 Li-brero, 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.**