

BORRADOR DE ACTA DE LA REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE CELEBRADA EL 22 DE ENERO DE 2020

D. Alejandro Aznar
PRESIDENTE

D. José Luis Gómez
E.N. ELCANO

Dña. Patricia Susaeta
ERSHIP

D. Juan Ignacio Liaño
FRED OLSEN

Dña. Alejandra Fernández
FRS IBERIA

D. Guillermo Alomar
GRUPO BALEARIA

D. Manuel Berrazueta
GRUPO BOLUDA

D. Jorge Zickermann
NATURGY

D. José Antonio Parada
NAVIERA DE GALICIA

D. Servando Luis
SCHULTE GROUP

D. José Villasante
TEEKAY

D. Manuel Carlier
Dña. Elena Seco
Dña. Desirée Martínez
ANAVE

En Madrid, siendo las 12:10 horas del 22 de enero de 2020, se reúne, en la sede de la Asociación, calle Dr. Fleming nº 11, el Comité Directivo de ANAVE, con asistencia de las personas relacionadas al margen.

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

D. Manuel Carlier explica que se detectó un pequeño error al comienzo del acta (se indicaba que la reunión había tenido lugar en Madrid) que ya se ha corregido.

Se da por leída y se aprueba, al no recibir más observaciones.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Pleno del Observatorio del Mercado de los servicios portuarios

El Sr. Carlier resume los asuntos que se trataron en la reunión. El Presidente de Puertos informó del interés manifestado por varias AAPP por eliminar la dependencia de las bonificaciones comerciales de las distintas AAPP de la Ley de Presupuestos. Van a proponer en la modificación en trámite de la Ley de Puertos un cambio en este sentido.

El Sr. Carlier informa de que, al parecer, esta modificación se va a tramitar como Ley y no como RD Ley y espera que ANAVE sea consultada al respecto, aunque no tengan obligación de hacerlo.

Sobre el servicio de suministro de combustible, D. Leandro Melgar, Director de Explotación, confirmó la intención de PdE de no hacer cambios drásticos en la forma en la que actualmente se presta el servicio, como propuso ANAVE.

La semana próxima se presentará el estudio encargado a la consultora SBC sobre el servicio de suministro de combustible.

El Comité Directivo acuerda, una vez se presente el estudio, volver a convocar a las empresas interesadas para tratar el asunto.

2.2. Reuniones en ECSA.

Board of Directors de ECSA. Cuotas de ANAVE a ECSA.

El Sr. Carlier proyecta una presentación con cifras sobre la situación actual de ECSA, las causas del fuerte crecimiento de sus costes y su intención de incrementar sus cuotas. Ante una posible modificación de la estructura de cuotas de ECSA, que había sido

propuesta por su presidente, ANAVE se incorporó en julio 2019 al Comité Asesor de Presupuesto de ECSA.

En la preparación por este Comité del presupuesto para 2020, ANAVE conoció que algunas asociaciones miembros de ECSA llevan años informando únicamente del tonelaje de bandera nacional y no de toda la flota asociada.

En la reunión del Board of Directors de ECSA en la que participó D. Manuel Carlier, ANAVE pidió que se aclarase esa situación como requisito previo para acordar una nueva subida de las cuotas. Esta protesta fue apoyada especialmente por Alemania y también por Noruega y Reino Unido.

Pese a todo, se acordó una subida del 8% para el primer semestre de 2020, “manteniendo el criterio que hasta ahora se había venido aplicando sobre el tonelaje”. No queda claro si con ello se pretendía decir “el criterio que ECSA mantenido: todos los buques” o el que cada asociación hubiese aplicado hasta ahora.

En enero ECSA ha solicitado a las empresas los datos de las GT para el cálculo de las cuotas indicando que el Board decidió que para la primera cuota de 2020 (son semestrales) se continuara informando sobre el tonelaje como hasta ahora.

Se presentan al Comité Directivo las posibles opciones para informar de las GT a ECSA:

1. Informar a ECSA de todo el tonelaje asociado, sin más. Eso supondría un aumento de unos 6.000 euros respecto del presupuesto presentado a este CD para 2020, que ya incluía una posible subida del 3%.
2. Misma que el caso anterior (comunicar todo el tonelaje) pero reiterando nuestra disconformidad y dejando constancia de que nos reservamos el derecho a no abonar el segundo semestre si no se aclara y se aplica por igual a todas las asociaciones el criterio para la comunicación de tonelaje.
3. Comunicar a ECSA que hasta que se aclare la situación, pagaremos lo mismo que en 2019. En la mencionada reunión del Board, ANAVE se reservó su derecho a proceder de esta manera.
4. Informar del tonelaje “pagante” de ANAVE: los buques de pabellón no español contribuyen a ANAVE por el 50% de las GT: *Según nos han solicitado, les informamos que las toneladas de los buques de nuestras empresas asociadas, tanto de pabellón nacional como extranjero que contribuyen a los ingresos de esta Asociación son “x”.*

El Comité Directivo acuerda, tras un pequeño debate, optar por la opción 4, informando del tonelaje “pagante”.

Comité de Seguridad y Medio Ambiente.

Los días 13 y 14 de enero, Dña. Araiz Basurko asistió en Bruselas a una reunión de este Comité. D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco también participaron desde Madrid por videoconferencia, aunque la transmisión tuvo muy mala calidad.

Entre los principales asuntos tratados figuran:

- Revisión de la Directiva sobre el régimen comunitario de imposición a los combustibles fósiles y la electricidad. La misma incluye una exención a los combustibles para uso marino que se ha propuesto revisar. ECSA defenderá que se mantenga la actual exención.
- “Financiación verde”, en particular, un sistema de clasificación (*taxonomy*) propuesto por la Comisión para actividades económicas ambientalmente sostenibles, en función de su contribución a los objetivos políticos relacionados con la sostenibilidad de la UE.

- Reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo: ICS presentó su propuesta a la OMI de constitución de un Fondo para I+D dotado por el sector naviero. El objetivo final de esta propuesta es hacer posible la descarbonización plena del transporte marítimo, creando una nueva organización no gubernamental de I+D, denominada Consejo Internacional de Investigación y Desarrollo Marítimo (IMRB), supervisada por los Estados miembros de la OMI. Si se llegara a aceptar, esta medida podría ponerse en marcha para 2023 introduciendo enmiendas al Convenio de MARPOL. Se financiaría a través de una contribución obligatoria de 2 dólares/tonelada de combustible marino adquirido para consumo por los buques mercantes, lo que generaría alrededor de 5.000 millones de dólares en un período de 10 años.

El Sr. Carlier informa de que ANAVE informó de esta iniciativa al Director General de la Marina Mercante y la Secretaria General de Transportes. Pocos días después, la DGMM informó de que el gobierno español tendría interés en copatrocinar esta propuesta ante la OMI y, en su caso, participar en el IMRB. A este fin, nos pidieron datos de contacto de los responsables de ICS.

- Una representante de Shell Shipping y otro del sector de la aviación europea hicieron sendas presentaciones sobre su experiencia con el sistema de comercio de emisiones de la UE.
- Se debatió la posición de ECSA sobre la propuesta de Pacto Verde Europeo sobre la base de una nota previamente circulada para la reunión. En resumen, se acordó que ECSA no se debe mostrar abiertamente crítica con el Pacto, aunque sí defender la conveniencia de que el sector se regule por la OMI, logrando así un mayor número de buques afectados por la eventual regulación sin perjudicar las importaciones y exportaciones europeas.
- ECSA propuso utilizar el folleto de preguntas y respuestas de ANAVE sobre emisiones contaminantes y de efecto invernadero, en su versión en inglés, como parte de la documentación de comunicación de ECSA, posiblemente en la próxima *European Shipping Week*.

2.3. Reunión con D. José Ramón Bauzá, miembro del Parlamento Europeo.

El 20 de diciembre, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y D. Rafael Ageo se reunieron con el miembro español del Parlamento Europeo D. José Ramón Bauzá, titular de la Comisión de Transportes y Turismo en representación de Ciudadanos.

D. José Ramon Bauzá demostró gran interés por recibir información sobre nuestro sector y, en particular, sobre su comportamiento medioambiental y sobre las emisiones que realmente produce el transporte marítimo y acogió favorablemente la propuesta de ANAVE de contar con un interlocutor de nuestro sector en la Comisión de Transportes del parlamento europeo. Adicionalmente, se ofreció para proponer en dicha comisión que se convoque al sector naviero a una comparecencia para informar de las actuaciones que ya viene desarrollando para la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo y de los avances en la OMI.

Si esta posibilidad se confirmase, resultaría de gran interés para ANAVE y ECSA.

2.4. ESSF. Subgrupo sobre recogida de residuos de los buques.

El 19 de diciembre se reunió el grupo del asunto. Al no poder participar personalmente, se envió una nota sobre la aplicación de la nueva Directiva 883/2019, sobre

instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques, que España deberá transponer a más tardar el 28 de junio de 2021.

El objetivo de este Subgrupo es objetivar/concretar la aplicación de determinados aspectos de dicha directiva para promover una aplicación uniforme en los distintos Estados de la UE al mismo tiempo que se les facilita su aplicación.

Según ha confirmado PdE, esta primera reunión no fue más que una introducción. ANAVE seguirá el asunto.

2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.

D. Manuel Carlier indica que, el próximo viernes 24, él mismo y Dña. Elena Seco se reunirán con el DGMM para tratar varios asuntos: alumnos, estudios, seguridad privada, pruebas de conocimiento de oficiales extranjeros, sanciones por el azufre, etc.

3. Estudios contratados por la DGMM para la mejora e impulso del Registro Especial de Buques de Canarias (REC).

El Sr. Carlier explica que el informe económico de TEIRLOG está ya acabado y entregado, aunque se puedan introducir algunos retoques. El jurídico-administrativo irá en la línea que se había adelantado: constitución de una Entidad Pública Empresarial, que recibirá y alojará funcionarios de varios departamentos de Trabajo, ISM, etc. y centralizará una gran parte de las competencias sobre los buques del REC.

4. Azufre 2020.

4.1. Instrucción de Servicio de la DGMM.

D. Manuel Carlier informa de que, el 18 de diciembre, la DGMM envió a ANAVE la Instrucción de Servicio 13/2019 sobre la aplicación de los nuevos límites de contenido de azufre a los combustibles marinos. Se circuló al día siguiente con referencia [SMA 53/2019/ES](#)

Esta Instrucción de Servicio no incluye las tablas-resumen de los contenidos máximos de azufre que, a sugerencia de ANAVE, se habían incluido en instrucciones anteriores, por considerar la DGMM que la casuística ahora es mucho más sencilla. ANAVE está preparando unas tablas actualizadas, junto con un texto refundido de las diferentes instrucciones sobre este asunto, que se consultarán a la DGMM y se enviarán a las empresas a la mayor brevedad posible.

4.2. Interpretación de BIMCO sobre la posibilidad de mezclar a bordo el combustible no reglamentario para evitar el debunkering.

El Sr. Carlier resume las notas al orden del Día y añade que se ha planteado esta cuestión a la DGMM, cuya respuesta ha sido que no ve factible la mezcla a bordo por la imposibilidad de acreditar la calidad del combustible mezclado.

4.3. Uso de scrubbers de ciclo abierto en puerto.

Lista actualizada de puertos que prohíben las descargas de las aguas de lavado.

En diciembre, ICS publicó una actualización de la lista de puertos de todo el mundo que han prohibido la descarga de los *scrubbers* de ciclo abierto. Entre ellos

no hay ningún puerto español, aunque Puertos del Estado ha confirmado a ANAVE que el Capitán Marítimo de Algeciras ha hecho declaraciones públicas diciendo que prohíbe su uso.

Tratamiento en los puertos españoles.

La OMI está revisando las Directrices que fijan los requisitos para autorizar la descarga, trabajo que tiene previsto finalizar este mismo año. Algunos puertos españoles están mostrando su preocupación y desearían poder prohibir el uso de *scrubbers* abiertos sobre todo por la posible acumulación de metales u otros productos en los sedimentos de los puertos, que puedan dar lugar a la calificación de los mismos como materiales contaminantes y dificultar o encarecer el futuro tratamiento de los productos de dragado.

En diciembre 2019, las consultoras CE Delft - Deltares publicaron un estudio encargado de CLIA Europe e Interferry sobre el impacto de la descarga de las aguas de lavado de los *scrubbers* en las aguas portuarias y sus sedimentos. Aunque el informe aclara que la evolución del contenido de los sedimentos no es lineal con el tiempo, cabría suponer que, en los puertos con marea, los efectos de los *scrubbers*, incluso en periodos de 50 años, se mantendrían probablemente por debajo del 5% de los valores máximos admisibles. Incluso en los puertos sin marea, tras 50 años, las concentraciones se mantendrían probablemente por debajo de la mitad de los valores máximos.

Reunión prevista en Puertos del Estado.

El Sr. Carlier informa de que, el 17 de enero, ANAVE mantuvo una reunión con los servicios técnicos de Puertos del Estado para tratar este asunto y presentó las siguientes propuestas:

- Que todos los puertos españoles cuenten con un marco uniforme sobre esta materia, aunque de su aplicación pudiesen resultar normas diferentes en algunos puertos.
- Para todos los puertos con mareas: aplicar un único criterio que sería el cumplimiento de las Directrices de la OMI.
- Para los puertos sin mareas: aquellos puertos que lo consideren conveniente en función de sus tráficos, características físicas y frecuencia de dragado, podrían encargar estudios análogos al de CE Delft. Si los resultados de dichos estudios indicasen que las concentraciones podrían alcanzar el 50% de los máximos admisibles, se tendría la posibilidad de prohibir el uso en puerto de los *scrubbers* a buques por encima de una potencia en puerto determinada. A dichos puertos habría que animarlos a ofrecer a esos buques, como alternativa a quemar combustibles destilados, la conexión a la red de tierra, pero con carácter no obligatorio.

La reunión resultó muy positiva. Los representantes de PdE aceptaron las propuestas de ANAVE para conseguir una regulación lo más uniforme posible en los puertos españoles. Problemas como el mencionado de Algeciras habrá que tratarlos individualmente.

4.4. Posibles incidencias en los primeros días tras la entrada en vigor.

Dado que este asunto va a tener una gran importancia en los próximos meses, a sugerencia del presidente de ANAVE, se ha pedido a las empresas que informen sobre las posibles incidencias en las operaciones con los nuevos combustibles de bajo azufre tras la entrada en vigor de la norma.

D. Manuel Carlier indica que una empresa ha informado de que en Canarias había escasez de VLSFO de refinería y precios muy elevados. Ship & Bunker está informando de

unos precios de VLSFO bastante bajos en Gibraltar, pero probablemente procede de *blending*.

No se ha informado por el momento de problemas graves de compatibilidad, falta de estabilidad, etc.

5. Emisiones de CO2.

5.1. Propuesta de ICS a la OMI. Fondo para I+D dotado por el sector naviero.

Se ha tratado este asunto en el punto 2.2. del Orden del Día.

5.2. COP 25. Acto conjunto organizada por ANAVE, ICS y ECSA.

El 13 de diciembre, ANAVE organizó, junto a ICS y ECSA, un acto sobre la descarbonización en el transporte marítimo, en el marco de la COP25, que se celebró en la Zona Verde de este foro internacional sobre el clima, en las instalaciones de IFEMA, en Madrid.

Este acto contó con la presencia del secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, D. Pedro Saura, que fue el encargado de su inauguración. Además, asistieron la secretaria general de Transporte, Dña. María José Rallo, el director general de la Marina Mercante, D. Benito Núñez, y D. Federico Navarro, inspector de seguridad marítima de la Marina Mercante. Asimismo, el acto contó con la presencia de numerosos periodistas de medios de comunicación especializados que se hicieron eco de las presentaciones en el ámbito nacional e internacional.

El ministerio de Transportes tiene como una de sus primeras prioridades la Ley de Movilidad Sostenible.

5.3. Nueva Comisión Europea. Pacto Verde Europeo.

Se ha resumido este asunto en el punto 2.2. del Orden del Día.

5.4. Presentación de la presidencia de turno del Consejo UE (Croacia).

No se añaden comentarios adicionales a las Notas al Orden del Día.

6. Subvención al embarque de alumnos en prácticas. Resultados ejercicio 2019. Posibles modificaciones para 2020.

El Sr. Carlier informa de que, el pasado mes de diciembre, tras presentar toda la documentación a la DGMM, ANAVE recibió la subvención de 185.000 euros que se traslada íntegramente a las empresas asociadas. Según acordó en su día el Comité Directivo, se ha prorrateado entre las empresas que habían embarcado alumnos y el importe correspondiente a cada empresa se irá descontando de las cuotas de ANAVE de 2020.

En cuanto a las posibles modificaciones para 2020, se consulta al Comité Directivo sobre los siguientes puntos:

- El importe a solicitar.
- Proponer a la DGMM que el periodo de embarque subvencionado este año comen-zase el 1 de diciembre de 2019 y terminase el 31 de octubre de 2020 (11 meses), de modo que tuviésemos un mes de plazo para analizar la documentación, subsanar los errores detectados y entregarla a la DGMM a comienzos de diciembre. Al año

siguiente, el plazo válido para los embarques sería del 1 de noviembre de 2020 a 31 de octubre de 2021 (de nuevo ya 12 meses).

- Proponer que el plazo mínimo de duración de cada embarque fuese de 30 y no de 60 días.

El Comité Directivo aprueba las propuestas y acuerda solicitar el importe previsto en el Convenio, que son 500€/alumno/mes, resultando unos 720.000 euros/año.

7. Reconocimiento por la DGMM de títulos de oficiales no comunitarios. Pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española.

Una empresa asociada confirmó a ANAVE que la regulación actual les ocasiona problemas, hasta el punto de que han llegado a considerar la posibilidad de abandonar el pabellón español, ya que estas pruebas se celebrarán solo en tres fechas y siempre en Madrid y en español lo que obstaculiza que marinos no españoles las realicen

ANAVE se ha dirigido a la DGMM para solicitar una revisión de esta materia. Por una parte, la superación de la prueba actualmente se exige a jefes y primeros oficiales de máquinas, aunque en el RD 2062/1999, esto queda a criterio del ministerio de Fomento. Por otra parte, el temario exigido es amplísimo y va mucho más allá de las normas necesarias para desempeñar los citados puestos de trabajo. Además, en varios países UE, existen procedimientos mucho más flexibles, que no permiten, por ejemplo, que la prueba pueda desarrollarse a bordo de los buques y ser evaluada por el capitán.

Se informará al respecto.

8. Asuntos varios.

No se añaden comentarios adicionales a las Notas al Orden del Día

9. Ruegos y preguntas.

D. Manuel Carlier expone que la empresa asociada Bergé Shipbrokers ha dado de baja en ANAVE el único buque que tenía asociado, quedando en calidad de miembro asociado colaborador. Como consecuencia:

- Ya no recibirá la información sobre los waivers para tráfico de cabotaje.
- Deja de formar parte del Comité Directivo.

En la zona Centro, actualmente los miembros de pleno derecho que no son parte del Comité Directivo son los siguientes:

- Marflet
- Naviera Sicar

El procedimiento habitual es votar entre los miembros elegibles. Sugerimos preguntar a estas dos empresas si tienen interés y, si ambas lo tienen, que entre ellas acuerden lo que deseen: echarlo a suertes, turnarse cada cierto tiempo, etc.

El Comité Directivo aprueba esta propuesta

Siendo las 14:25 horas, se levanta la sesión.