

BORRADOR DE ACTA DE LA REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE CELEBRADA EL 26 DE SEPTIEMBRE DE 2019

D. Alejandro Aznar
PRESIDENTE

D. Miguel Pardo
CÍA TRASMEDITERRÁNEA

D. José Marrero
D.M. PETROGAS

D. José Luis Gómez
E.N. ELCANO

Dña. Patricia Susaeta
ERSHIP

D. Guillermo Alomar
GRUPO BALEARIA

D. Manuel Berrazueta
GRUPO BOLUDA

D. Jesús de Miguel
IBAIZÁBAL

D. Santiago Fernández
NAVINORTE

D. Servando Luis
SCHULTE GROUP

D. José Villasante
TEEKAY

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

En Madrid, siendo las 12:00 horas del 26 de septiembre de 2019, 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.

D. Manuel Carlier abre la sesión indicando que el presidente les pide que comiencen y se incorporará un poco más tarde a la reunión.

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

Se aprueba, al haber sido circulada con anterioridad y no haberse recibido observaciones.

2.Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Reuniones con el Director General de la Marina Mercante.

El Sr. Carlier informa de que, el miércoles 3 de julio, él y Dña. Elena Seco se reunieron con el Director General de la Marina Mercante para tratar sobre el estudio técnico jurídico sobre el REC. Este asunto se trata con mayor detalle en el punto 3 de estas notas.

2.2. Presentación del Informe de ANAVE de Seguridad y Medio Ambiente.

2.3. Jornada de INTERTANKO en ANAVE.

2.4. Jornada impartida por COMISMAR sobre la “Elaboración de los procedimientos de Ciberseguridad para la gestión de los buques”.

En estos puntos no se añaden comentarios adicionales a las notas al Orden del Día.

2.5. Pagos fraccionados del Impuesto sobre Sociedades (modelo 202) para empresas adscritas al Tonnage Tax. Respuesta de la DG Tributos.

El Sr. Carlier recuerda que el criterio del Departamento de Gestión Tributaria era que la enmienda Sociedades introducida mediante la Ley de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, no eximía del pago fraccionado mínimo a las empresas que tributan en tonnage tax.

En contacto con dicho Departamento y tras varias gestiones con el Director General de Tributos, finalmente, el 21 de junio, se recibió respuesta de la Subdirección General de Técnica Tributaria en la que confirmaban que aceptan la interpretación de ANAVE y que harían los cambios necesarios en el modelo 202.

El pasado 25 de septiembre se envió la circular de ref: Eco.Fin.6/19/ES confirmando que:

- Los cambios en el modelo estarán disponibles, salvo imprevistos, el día 1 de octubre (el plazo para presentar el segundo periodo de 2019 es los veinte primeros días de octubre).
- Han publicado en su página web una nota explicativa sobre cómo cumplimentar el modelo, que pueden consultar mediante el siguiente [enlace](#).

2.6. Tasas de la DGMM por modificación de certificados.

D. Manuel Carlier explica que existe un vacío legal sobre la emisión de certificados de seguridad en caso de cambios menores, como cambiar el sistema electrónico de cartas náuticas ECDIS y en papel como back up por un sistema ECDIS puro (primario y back up con ECDIS). La DGMM pretende cobrar este servicio como la expedición de un nuevo certificado y para buques de gran tonelaje puede resultar un importe de más de 6.000 euros.

Ya en 2017, ANAVE sugirió a la DGMM la creación de una figura especial de “modificación o actualización de datos no sustanciales” que pueda aplicarse cuando sea necesario modificar o actualizar datos menores de los certificados que no precisen un reconocimiento, inspección, u homologación a bordo por parte de la Administración (ejemplo: cambio de dirección de la empresa, nombre del buque, etc.).

En principio la DGMM ha valorado y aceptado esta propuesta de ANAVE pero, dado que requiere la creación de una nueva tasa, lo que solo puede hacerse por Ley, mientras no sea posible llevarla a cabo, ANAVE ha solicitado que se consideren estos casos como “copias de certificados”, lo que de acuerdo con el art. 25 punto 36 de la Ley 24/2001 tiene un coste de solo 3 €.

Se informa a las empresas que se puedan encontrar en una situación similar de que, de momento, la DGMM ha atendido esta petición.

2.7. Acceso a la información de la Zona de Socios de la web de ANAVE.

D. Manuel Carlier indica que se ha producido un cambio en la estructura interna de la web, ya que a menudo, en las circulares y en las notas del Comité Directivo, se insertaban enlaces a la zona de socios que eran abiertos.

Por razones de seguridad, desde el mes de junio, se ha cerrado el acceso a la web desde este tipo de enlaces a la zona privada de la web, por lo que para acceder y navegar por ella será necesario introducir el usuario y contraseña.

2.8. Reuniones del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios.

2.9. Reuniones en SPC-SPAIN y GASNAM.

En estos puntos no se añaden comentarios adicionales a las notas al Orden del Día.

2.10. Reuniones en ECSA, ICS y ESSF.

ECSA

El 26 de junio Dña. Elena Seco asistió en Bruselas al Board of Directors de ECSA. Unos de los puntos principales fue la propuesta de crear un grupo de trabajo reducido para valorar una modificación de las cuotas y del proceso de toma de decisiones en ECSA. Se acordó preparar unos Términos de Referencia que concretasen el mandato a este grupo para su aprobación en la próxima reunión del Board (Atenas, 2 de octubre).

Además, el presidente informó de que se había recibido una candidatura para la próxima Vicepresidencia de ECSA, de Mr. Philippos Philis (Chipre), estando previsto que en la próxima Asamblea General (Atenas, 2 de octubre), se le designe formalmente como Vice-Presidente y futuro Presidente.

En el mes de julio, ECSA comunicó que había una vacante en el Comité Asesor de Presupuesto de ECSA. A la vista de la posible modificación de la estructura de cuotas de ECSA que había sido propuesta por el presidente al Board, ANAVE ofreció la participación de Dña. Elena Seco. Los días 4 y 12 de septiembre de 2019 se ha reunido en Bruselas este Comité.

Dña. Elena Seco expone que la intención de ECSA es incrementar un 15% la partida de gastos de personal, para contratar más personas.

El Sr. Carlier indica que la media de antigüedad del personal de ECSA actualmente es de unos 3 años y que la calidad de sus servicios se ha deteriorado bastante.

Se consulta al Comité Directivo la postura a adoptar: dejar que incrementen sus gastos ó proponer una política de reducción de costes.

D. Servando Luis propone que se solicite un programa de actividades que justifiquen esa subida del 15% en costes de personal.

D. Jesús de Miguel también propone que se incremente la formación del personal ya existente, en vez de contratar más personas con poca experiencia.

Se toma nota de las propuestas, que se harán llegar a ECSA. Se informará al respecto.

ICS

Se incorpora el presidente de ANAVE al Comité Directivo siendo las 12:45h.

El Sr. Carlier informa de que el 10 de septiembre, D. Juan Riva representó a ANAVE en una reunión del Board of Directors de ICS en Londres. El principal asunto del Orden del Día era una posible propuesta a la OMI para establecer un Fondo internacional para la investigación y desarrollo sobre emisiones de gases de efecto invernadero en el sector marítimo: International Maritime GHG R&D Fund. Consistiría en un fondo que se dotaría con aportaciones de las empresas navieras y fletadoras por un importe de 2 \$ por tonelada de combustible marino adquirido. El importe recaudado se invertiría en proyectos de I+D para la reducción de las emisiones de GEI en el sector marítimo.

D. Santiago Fernández indica que le llama la atención que no se dijera nada en contra de esta medida, por el coste que supone.

El Sr. Carlier explica que esta sería la solución menos costosa que se puede dar en este escenario. Se pretende proponer a la OMI una medida con un coste moderado destinado a investigación, para manifestar la buena intención del sector en este asunto. La propuesta fue aprobada por el Board de ICS, por lo que será presentada próximamente a la OMI.

2.11. Participación en otras jornadas y reuniones.

- **Reunión 24 de septiembre:** D. Manuel Carlier informa de que asistió junto a D. Juan Riva y Dña. Maruxa Heras a la presentación de los resultados de la encuesta sobre

el Marco Estratégico del Sistema Portuario de Interés General, en la sede de Puertos del Estado.

La reunión era solamente con las asociaciones representativas de los usuarios de los puertos y de las de empresas prestadoras. Presentaron los resultados de la encuesta, que estarán próximamente disponibles para su difusión. Al final hicieron un análisis DAFO, indicando, entre sus debilidades:

- Falta de coordinación con otras entidades de ámbito portuario.
 - Accesos por carretera y ferrocarril a los puertos
 - Terminar la reorganización de la estiba
- **Reunión con empresas refineras para tratar sobre los nuevos combustibles de 0,5% de azufre:**

Dada la próxima aplicación del límite de 0,5% en los combustibles marinos desde el 1 de enero y sabiendo que existen aún muchas incertidumbres sobre las características de los nuevos combustibles, ANAVE ha propuesto a la Asociación española de Operadores de Petróleo (AOP) organizar conjuntamente una reunión de trabajo de empresas armadoras y operadoras de petróleo, reservada a los miembros de cada una de las asociaciones. No se prevé informar a los medios de comunicación, al menos por adelantado.

El objetivo sería poner en común los posibles problemas técnicos que puedan derivarse de los nuevos combustibles: estabilidad de las mezclas, compatibilidad de los combustibles entre diferentes proveedores, puertos en los que se garantiza el suministro de Fuel Oil y de nuevos combustibles de 0,5% de azufre, etc.

Aún no se ha fijado una fecha, pero se intentará que sea a finales de octubre o principios de noviembre como muy tarde.

3. Contratación por la DGMM de sendos estudios, uno técnico-económico y otro jurídico, para la mejora e impulso del Registro Especial de Buques de Canarias (REC).

D. Manuel Carlier recuerda que en la pasada Asamblea de ANAVE, el ministro de Fomento anunció que se iba a encargar un estudio para analizar las propuestas de ANAVE para reforzar la competitividad del REC.

El 3 de julio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron para tratar sobre dicho estudio con el Director General de la Marina Mercante, a quien aportaron una propuesta de contenido del mismo y las peticiones concretas de ANAVE sobre el REC.

Durante el mes de julio la DGMM licitó finalmente dos estudios, uno técnico-económico, que se ha encargado ya a la consultora TEIRLOG, y otro jurídico-administrativo, al despacho Martínez-Cardós Abogados que está aún pendiente de firma.

TEIRLOG ha indicado que próximamente se dirigirán a las empresas navieras recabando información sobre la percepción de cada empresa sobre cuáles son los mayores obstáculos para la competitividad del REC, tanto desde el punto de vista normativo como en lo relativo a la práctica del día a día. Para mejor estructurar y poder analizar esta información, están preparando un cuestionario.

Se propone al Comité Directivo organizar para tal fin una reunión en la sede de ANAVE entre los consultores y las empresas asociadas que quieran participar.

Se acepta la propuesta.

4. Estrategia de comunicación de ANAVE sobre nuevas normas medioambientales (azufre, lastre, emisiones de CO₂...).

El Sr. Carlier informa de que en ANAVE se ha estado trabajando en un documento de Preguntas y Respuestas (P&R) sobre las emisiones del transporte marítimo, que se ha adjuntado a estas notas como borrador.

Pretende ser un documento instructivo para periodistas, políticos, etc. que diferencie claramente entre las emisiones contaminantes (SOx, NOx, PM...) y las de gases de efecto invernadero (principalmente CO₂) y, en consecuencia, a entender mejor su regulación.

La idea es organizar próximamente un desayuno de trabajo en la sede de ANAVE con medios de comunicación para presentarles este documento. A continuación, se difundiríamos ampliamente en formato PDF por internet y en el boletín informativo en papel.

A este documento podría seguir otro más específico acerca de las nuevas normas de la OMI sobre el contenido de azufre, en línea con lo que tiene previsto ICS: exponer sus beneficios medioambientales y el elevadísimo coste que supondrá para las empresas navieras. Esta segunda nota de prensa se publicaría a posteriori de la reunión con AOP, para poder recoger las últimas novedades sobre la aplicación del nuevo límite en 2020.

D. Guillermo Alomar y D. Miguel Pardo proponen transmitir a los medios un mensaje en positivo, sin dar detalles de costes ni de cómo o quién va a asumirlos.

El Comité Directivo está de acuerdo con esta propuesta.

D. Alejandro Aznar propone que, dado que el próximo Comité Directivo se celebrará en el Puerto de Valencia, podría ser un buen momento para convocar allí a los medios y que así tenga más repercusión.

Se acuerda, por lo tanto, dar difusión al primer documento en ANAVE y la segunda comunicación, con un mensaje en positivo, a finales de noviembre, intentando que coincida con el Comité Directivo y en línea con el documento que presente ICS.

5. Exenciones (waivers) a las condiciones de tripulación de los buques adscritos a los servicios regulares de cabotaje insular.

A principios de septiembre, una de nuestras empresas asociadas, siguiendo el procedimiento habitual en estos casos, informó a la DGMM de su intención de llevar a cabo, consecutivamente, las varadas programadas de dos buques adscritos a una misma línea regular insular. Al no encontrar un buque comunitario "apto y disponible", proponían tomar en T/C un buque de bandera comunitaria pero que no cumple las condiciones españolas de tripulación (Host State Conditions, HSC) para sustituir a los dos buques durante la duración de las dos varadas (45 días en total), que corresponderían a 3 rotaciones del buque fletado de la línea.

La DGMM informó a la empresa de que este procedimiento había cambiado y que, a título de "gracia", podrían conceder una dispensa por una rotación para cada buque (15 + 15 días).

ANAVE recordó a la DGMM la propuesta que, a petición de la propia DGMM, había sido consensuada entre nuestras empresas asociadas en 2006, para el caso de buques de pabellón no comunitario que no cumplieran las HSC, que establecía en el caso de la varada periódica una autorización “por el tiempo de duración de la varada y sin exceder de un mes”.

Tras varias gestiones de ANAVE, finalmente la DGMM autorizó esta dispensa como caso excepcional, pero se nos informó de que se está elaborando una nueva instrucción de servicio que recoja los procedimientos relacionados con los waivers. Hemos pedido que, en su momento, nos consulten para que podamos comentar y discutir el borrador.

Justo antes de este Comité Directivo ha tenido lugar una reunión de la Comisión de Líneas Regulares de ANAVE para discutir y, en su caso, reiterar el consenso sobre los criterios que se propusieron en 2016 o, elaborar una nueva propuesta a discutir con la DGMM. En la Comisión se ha acordado insistir a la DGMM en mantener los procedimientos como están ahora, sin modificaciones.

6. Modelo de Pliegos de los Servicios Portuarios. Pliego del servicio de suministro de combustible.

PdE está preparando el modelo de Pliego regulador del servicio portuario de suministro de combustible, actividad que hasta ahora no ha tenido en España la consideración de servicio portuario, sino de “servicio comercial”. Las dificultades surgen de que para este servicio se ha utilizado como base, con muy pocos cambios, los modelos de pliegos de los servicios técnico-náuticos, cuyo funcionamiento es muy diferente.

Tras varias gestiones de ANAVE, se nos indicó desde PdE que efectivamente se había decidido valorar nuevamente este asunto y para recoger el punto de vista de los usuarios, se nos convocó a una reunión, el día 16 de septiembre, en la que participarían también ASECOB y la Asociación de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain). Para preparar esta reunión ANAVE convocó en su sede a las empresas interesadas en tratar este asunto para el 10 de septiembre.

En dicha reunión participaron 5 empresas navieras, tanto en calidad de armadores de gabarras como de usuarios del servicio. Se constató que no solo las empresas refineras, sino también las armadoras y desde ambos puntos de vista (suministradores y usuarios) consideran que no es conveniente modificar el funcionamiento actual de este mercado. Por tanto, se acordó pedir a PdE que se limiten a introducir las mínimas modificaciones normativas que sea necesario para dar cumplimiento al reglamento comunitario. Este punto de vista fue apoyado por ASECOB y SPC Spain en la reunión del día 16 de septiembre.

PdE indicó que trasladarían la propuesta y reconsiderarían el alcance de este pliego.

D. Manuel Calier informa de que el día 24, en la reunión en PdE sobre el Plan Estratégico de los puertos, tuvo ocasión de hablar aparte con mucho detalle con D. Leandro Melgar, quien indicó que en la reunión del día 16 ANAVE había convencido a los representantes de PdE de que el borrador no estaba bien enfocado y que entienden que deben perturbar este servicio lo menos posible. Van a plantear una estrategia separada:

- En relación con los combustibles convencionales, van a esperar a que se termine el citado estudio que se está desarrollando en el Observatorio e intentarán introducir los menores cambios posibles.

- En relación con el GNL, van a intentar ir más deprisa, porque entienden que las AAPP quieren que exista lo antes posible una regulación general como marco para todos los puertos. Aun así, intentarán mantener el funcionamiento actual del mercado.

7. Puertos: incidencias con los servicios aduaneros y para-aduaneros.

D. Manuel Carlier informa de que hace unos días una empresa naviera informó de que uno de sus buques había tenido que permanecer en el puerto de Huelva una noche más para que un inspector fitosanitario embarcase para una actuación de 5 min, por ser fuera del horario laboral del inspector.

En contacto con PdE, nos han indicado que, si tenemos una queja formal, debemos canalizarla a través de la Subdelegación del Gobierno y del Ministerio de Agricultura y nos proponen que les pongamos en copia.

Se consulta al Comité Directivo sobre la conveniencia de preparar un escrito de queja, sin señalar a ninguna empresa.

Se acuerda enviar una carta proponiendo, como posible solución, que cuando se trate de una inspección fuera del horario laboral del inspector, pueda delegarse esta actividad en una organización reconocida.

8. Solicitud de alta en ANAVE de la empresa EPIC Vessels.

D. Manuel Carlier informa de que la empresa Epic Vessels (Singapore) Pte Ltd ha solicitado el alta en ANAVE, como miembro de pleno derecho, con su buque "Epic St. Ivan", un gasero LPG de bandera de Malta que en los últimos años ha estado operando en la zona del Estrecho de Gibraltar.

Para no retrasar más su incorporación a ANAVE, con el visto bueno del presidente, se solicitó por email a los miembros del Comité Directivo su alta provisional a partir del día 9 de septiembre, sujeta a la ratificación por el Comité Directivo.

Dado que una empresa asociada, miembro del Comité Directivo, nos contestó indicando que, efectivamente, tenía reservas sobre dicha incorporación por no cumplir los requisitos establecidos en el art. 5 de los vigentes estatutos de ANAVE, se propone ahora al Comité Directivo que decida sobre la solicitud de alta de "EPIC Vessels".

El Comité Directivo acuerda atenerse a los estatutos y que esta empresa no sea alta en ANAVE. Asimismo, se trabajará en un borrador de modificación de estatutos, por si procede que se modifiquen en la próxima Asamblea en junio 2020.

9. Asuntos varios.

9.1. Subvención al embarque de alumnos.

El Sr. Carlier informa de que el procedimiento será exactamente el mismo que el año pasado y de que ya se ha enviado una circular sobre este asunto, indicando las fechas tope a respetar.

9.2. a 9.9. No se añaden comentarios adicionales a las Notas al Orden del Día

8. Ruegos y preguntas.

ISO PUBLICA LA PAS 23263: 2019

El Sr. Carlier informa de que el día 19, la *International Standards Organization* (ISO) publicó su nueva *Public Available Specification* (“especificación disponible públicamente”) para los combustibles marinos compatible con las nuevas normas IMO 2020.

Este documento trata sobre las consideraciones de calidad aplicables a los combustibles marinos con vistas a la entrada en vigor, en 2020, del límite máximo de 0,50% de azufre y la gama de combustibles marinos que se comercializarán en respuesta a los nuevos requisitos legales internacionales para reducir las emisiones de gases contaminantes. También define los requisitos generales que se aplican a todos los combustibles con 0,50% de azufre y confirma la aplicabilidad de la norma ISO 8217:2017 a esos combustibles.

Sobre este asunto se envió la circular de Ref: SMA 32 /2019/MC el pasado 21 de septiembre

EXPORTACIÓN DE BUQUES DE BANDERA ESPAÑOLA. CONSULTA SOBRE CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIONES CON LA SEGURIDAD SOCIAL

El Sr. Carlier informa de que la DGMM convocó a ANAVE a una reunión para tratar sobre un acuerdo entre la DGMM, el ISM y los sindicatos, que al parecer se formalizó en 1992, cuando la LPEMM permitió la exportación de buques: actual Art. 255 RD Leg. 2/2011, anteriormente Art. 79 LPEMM.

Mediante dicho acuerdo, que ANAVE no conocía hasta ahora, la DGMM se comprometía a consultar al ISM si el propietario del buque estaba al corriente de las cuotas a la Seg. Social de los trabajadores y el ISM se comprometía a enviar un informe al respecto. Nos dicen de la DGMM que la consulta al ISM tomaba “bastante tiempo” y ahora el ISM ha decidido no enviar más a la DGMM esos informes. La DGMM pretende recomendar a las empresas que aporten ellas mismas, al solicitar la baja de un buque en el registro, un certificado de estar al corriente, que puede obtenerse on-line.

Hemos consultado al ISM, que entiende que no hay base legal para esta consulta. Por otra parte, en la normativa española general, el cierre de un centro de trabajo que no suponga el cierre de la actividad de la empresa ni siquiera requiere comunicación a la Seg. Social.

No está claro que exista base legal para esa comprobación antes de la exportación de un buque. No obstante, aquellas empresas que quieran agilizar la exportación de un buque pueden solicitar a la Seg. Social un certificado de estar al corriente de pagos, que se obtiene on-line de forma inmediata y aportarlo a la DGMM con la solicitud.

Siendo las 14:15 horas, se levanta la sesión.