

Alejandro Aznar
PRESIDENTE

D. Pedro Bravo
D.M. PETROGRAS

D. Juan J. Fernández-Ricoy
E.N. ELCANO

Dña. Patricia Susaeta
ERSHIP

D. Juan Riva
FLOTA SUARDÍAZ

D. Juan Ignacio Liaño
FRED OLSEN

Dña. Alejandra Serrano
FRS IBERIA

D. Francisco Oviedo
D. Miguel Pardo
GRUPO ARMAS TRASMED.

~~D. Guillermo Alomar~~
~~GRUPO BALEARIA~~

D. Gorka Carrillo
D. Manuel Berrazueta
GRUPO BOLUDA

D. Jesús de Miguel
IBAIZABAL

D. Andrés Cabeza
KNUTSEN

D. Sergio López
MURELOIL

D. José Antonio Parada
Dña. Paula Amor
NAVIERA DE GALICIA

D. Jon Santiago
D. Juan José López
NAVIERA MURUETA

D. Yago Suárez-Llanos
NAVIERA SICAR

D. Santiago Fernández
NAVINORTE

D. Servando Luis
SCHULTE GROUP

D. José Villasante
TEEKAY

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

BORRADOR DE ACTA DE LA REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE CELEBRADA EL 28 DE ABRIL DE 2020

En Madrid, siendo las 12:00 horas del 28 de abril de 2020, se reúne, por videoconferencia, 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.

Se da por aprobada, al haber sido circulada con anterioridad y no haberse recibido observaciones.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas

D. Manuel Carlier recuerda que en la última reunión presencial del CD se invitó a Naviera Sicar y a Marflet a que se pusieran de acuerdo para participar como representantes de la zona centro en sustitución de Bergé. Ambas acordaron turnarse un año cada una, y en la reunión pasada del CD ya participó D. Yago Suárez-Llanos en nombre de Naviera Sicar, quien también se encuentra ahora mismo entre los asistentes.

2.1. Funcionamiento de los servicios de ANAVE durante el estado de alarma.

D. Manuel Carlier informa de que, desde la declaración del estado de alarma y hasta el día 13 de abril, inclusive, el personal de ANAVE estuvo trabajando únicamente desde casa, conectados al servidor de la oficina y con reuniones frecuentes por Telegram y Skype. A partir del 14 de abril, se ha retomado la actividad con tres personas diarias en la oficina, por turnos, y aplicando las mayores precauciones sanitarias.

Se ha intentado hacer llegar a las empresas la información relevante sobre la crisis y las medidas del gobierno o de organismos internacionales con la mayor celeridad posible.

2.2. Primer informe de ANAVE sobre novedades normativas en materia de Seguridad y Medio Ambiente.

Está previsto que ANAVE presente el primer informe semestral sobre Seguridad y Medio Ambiente de 2020 el día 12 de mayo, por videoconferencia.

Ha confirmado que asistirá el Director General de la Marina Mercante, así como las principales SSCC.

Solicita a las empresas que estén interesadas en asistir que lo confirmen cuanto antes ya que, en función del número de asistentes, se utilizará una u otra herramienta de videoconferencia.

2.3. Reuniones de la CEOE.

En los últimos días ANAVE ha tomado parte en los Comités de la CEOE, en concreto en la elaboración de las propuestas de enmiendas de la CEOE al RD Ley 10/2020.

La CEOE ha preparado un conjunto de más de 30 enmiendas. Desde ANAVE se ha pedido que el plan de apoyo financiero que proponían para el transporte terrestre de viajeros se amplíe al transporte de viajeros en general y que se redacte como “compensación de obligaciones de servicio público”, para que no haya problemas con la Comisión Europea como ayudas de estado prohibidas. La CEOE ha aceptado estas propuestas de ANAVE.

2.4. Reuniones de ECSA.

D. Manuel Carlier explica que el Board of Directors de ECSA se va a reunir una vez al mes y hay reuniones semanales de Directores Generales. Las tareas prioritarias que se ha propuesto ECSA a corto plazo son:

- Apoyo financiero a los armadores europeos, coordinado a nivel comunitario.
- Campaña de comunicación, en coordinación con ICS, sobre la importancia del transporte marítimo para la economía de la UE y el suministro de productos esenciales.
- Pedir a la UE que se dé prioridad absoluta a la recuperación del sector naviero, antes de continuar trabajando en el Pacto Verde.
- Plan específico que permita al sector de buques de pasaje volver a operar tan pronto como se considere seguro, a pesar de que la demanda de viajeros no repunte tan rápidamente como se desearía.

En paralelo se ha creado un grupo de trabajo para la actualización de los Estatutos de ECSA, sobre todo en lo concerniente a la toma de decisiones y presupuestos, así como un nuevo sistema de cálculo de cuotas, sobre el que ANAVE estará muy pendiente.

ECSA presentó el 24 de abril, en una reunión del Comité de Seguridad y Medio Ambiente, el informe preliminar de un estudio que lleva a cabo la consultora Green Marine Associated para ECSA, sobre las implicaciones legales y técnicas de la posible inclusión del transporte marítimo en el sistema europeo de comercio de derechos de emisión (ETS). La primera impresión del informe es que es riguroso y muy bien razonado, aunque se ha solicitado que incluya información cuantitativa sobre la mayor efectividad que tendría un sistema de la OMI. El informe estará listo en junio y se circulará cuando dispongamos de él.

2.5. Reuniones de ICS.

La International Chamber of Shipping (ICS) ha organizado en este periodo dos reuniones por semana de los Secretarios Generales de sus organizaciones miembros para mantener la coordinación y compartir información sobre la situación en los diferentes países.

La principal preocupación de ICS han sido los relevos de tripulaciones y se ha conseguido que se publiquen documentos muy favorables tanto de la Comisión Europea como de la OMI.

En la práctica, desde hace aproximadamente un par de semanas, los avances están siendo mucho más difíciles. Se han reducido las reuniones a una por semana y se ha creado un grupo de trabajo con cuatro objetivos concretos:

- Identificación de un número reducido de combinaciones de puerto/aeropuerto (12 a 15 en todo el mundo) que se pudiesen utilizar para los relevos.
- Contactos con líneas aéreas para poder organizar vuelos desde dichos aeropuertos a los países de mayor importancia en el suministro de mano de obra marítima (Filipinas, India, Este de Europa, etc.)

- Una propuesta de protocolos sanitarios aceptados por las compañías navieras y las autoridades nacionales.
- Campaña de imagen, para mantener la presión política. El 1 de mayo proponen que todos los barcos en puerto toquen la sirena.

2.6. Participación en otras jornadas y reuniones.

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

3. Informe sobre gestiones acordadas en la reunión anterior y a petición de alguna empresa.

D. Manuel Carlier informa de que las gestiones se encuentran enumeradas en las notas por si alguien quiere hacer algún comentario al respecto.

Dña. Elena Seco informa de que no está en las notas que el ISM ha publicado una nueva versión de su resolución sobre la extensión de los certificados. Extienden los plazos y aclaran algún punto. Además, solicitaron una versión en inglés que ya se les ha enviado y se han circulado a las empresas.

Han surgido más casos de repatriaciones que se han podido llevar a cabo con éxito aunque no sin sobresaltos y exigiendo una gran dedicación y pedir apoyo al Director General de la Marina Mercante, que ha colaborado con gran efectividad.

Indica también que han surgido problemas con contratos de trabajo, tanto de españoles como de extranjeros. En el caso de los españoles, porque venza el contrato y el trabajador tenga que seguir a bordo porque sea imposible repatriarlo, y en el caso de los extranjeros, porque están suspendidos los trámites de extranjería y no hay posibilidad de renovar esos permisos de trabajo. ANAVE se ha dirigido a la Dirección General de Trabajo, de la que aún no hemos obtenido respuesta, pero sí hay respuesta verbal de la Inspección de Trabajo, que transmite tranquilidad, siendo conscientes de la situación, si bien no han enviado nada por escrito.

D. José Villasante entiende que el ISM prevé hacer ninguna extensión individual de certificados médicos, porque para eso ha hecho la versión en inglés, pero sería útil preguntar si en países problemáticos, como podría ser el caso de Nigeria, podrían solicitarse extensiones individuales. D. Manuel Carlier contesta que en casos concretos en los que se tenga conocimiento de buques que van a ir a algún país de estas características, quizá sí lo puedan considerar y así se les solicitará.

También consulta D. José Villasante sobre la caducidad de los certificados. En una capitanía marítima le han indicado a uno de sus oficiales que, si se embarca antes de que haya caducado el certificado y éste caduca durante la navegación no hay problema y tendrían validez. Él entiende que al menos habrá que hacer la gestión de solicitud de la prórroga que sí ha regulado de forma individualizada la DGMM. D. Manuel Carlier está de acuerdo, pero en cualquier caso se tratará el asunto con Ana Núñez, de la DGMM, para confirmar que se sigue el mismo criterio en todas las capitanías.

D. Juan José López, de Murueta, expone que el problema es la fecha de extensión de los certificados, que es desde la fecha que caduca hasta como máximo un mes desde que se acabe el estado de alarma. D. Manuel Carlier confirma que ya se indicó a la DGMM que la extensión de 30 días es insuficiente. Contestaron que lo irían viendo, pero dadas las circunstancias se insistirá en este asunto para que tengan en cuenta unos plazos un poco más largos.

D. Alejandro Aznar pregunta si hay alguna novedad respecto a los EPIs. El Sr. Carlier responde que no hay novedad. La DGMM informó de que el número de mascarillas que finalmente habían recibido era muy limitado y no les permitía abastecer a todos los buques de pabellón español, al menos por el momento. D. Alejandro indica que la cuestión más importante ahora para los buques son los tests rápidos. D. Manuel Carlier indica que varias empresas han preguntado si se conoce algún suministrador fiable de tests rápidos, por lo que lo expone al Comité directivo, por si alguna empresa puede dar información o referencias al respecto.

4. Coronavirus.

D. Manuel Carlier explica que este punto recoge varias medidas de distintos ámbitos tomados en la crisis del coronavirus:

4.1. Medidas de restricción de movilidad. Tratamiento específico de los marinos y otros trabajadores de las empresas navieras.

Las tripulaciones de los buques y demás trabajadores de las empresas navieras no aparecían expresamente excluidas en las normas aprobadas en España sobre restricciones a la movilidad, en particular, en la [Orden INT/220/2020](#), que reconocía el derecho de entrada en España al “*Personal dedicado al transporte de mercancías, en el ejercicio de su actividad laboral*”.

Hoy mismo se espera que el Ministro de Transportes firme una Orden específica donde se aclare que los marinos y trabajadores de empresas navieras están incluidos en esa categoría de trabajadores esenciales e incluso que se especifique que tendrán derecho a utilizar los hoteles que se designaron en el primero Decreto Ley del estado de alarma.

4.2. Medidas económicas generales: ERTES, línea de avales del ICO...

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

4.3. Dificultades para el relevo de tripulaciones. Gestiones de ICS, ECSA y ANAVE.

Ya comentado en el punto 2.5.

4.4. Extensión de certificados de buques y marinos.

Ya mencionado en el punto 3.

4.5. RD Ley 15/2020. Reducciones en la tasa del buque y otras tasas portuarias.

Este punto no estaba en el orden del día. Se ha añadido después porque el RD 15/2020 se publicó en el BOE el pasado 22 de abril, incluso después de circular las notas.

Principales medidas para las empresas navieras: tasa del buque (Art. 19)

- Exención completa desde entrada en vigor de este RD Ley, y durante el ejercicio 2020, a los buques amarrados o fondeados como consecuencia de una orden de la Autoridad competente por crisis del COVID-19.
- Mientras dure el estado de alarma, aplicación de la tasa específica para buques inactivos desde el primer día de estancia en puerto (en general se aplicaría desde el día 8º).
- Para buques en tráficos de transporte marítimo de corta distancia (TMCD), reducción con carácter general de la tasa del buque en un 11%, y en un 50% en el caso de buques adscritos a un servicio marítimo regular de pasaje o carga rodada. Desde 22 de abril y mientras dure el estado de alarma.

D. Manuel Carlier informa de que, en contacto con el presidente, ANAVE publicó una nota de prensa valorando estas medidas como claramente insuficientes. Llegan tarde, son de aplicación únicamente durante el estado de alarma, mientras la demanda tardará mucho en recuperarse, especialmente en algunos tráficos o servicios. La aplicación de la reducción de la tasa a buques inactivos desde el primer día de estancia supone un ahorro mínimo. Se pidió que se aplicasen con efecto retroactivo y se prolongasen más allá del estado de alarma.

Esta nota de prensa ha tenido bastante impacto en varios medios. Lo publicaron también varias agencias y otras organizaciones del sector han coincidido con ANAVE en la misma valoración.

D. Juan Riva expone que le parece muy bien la nota de prensa y la valoración de ANAVE ya que las medidas son insuficientes e intrascendentes. Pero opina que se hace referencia al periodo de aplicación que debe ser con carácter retroactivo y tener continuidad en el tiempo, pero además hay que tener en cuenta las exenciones como consecuencia de una orden de la Autoridad competente. Esto puede ser de aplicación para los servicios de pasajeros, pero en el caso del resto de servicios, que han parado como consecuencia del COVID y no porque lo haya dicho ninguna Autoridad, no se aplican estas exenciones.

D. Francisco Oviedo expone que Puertos del Estado interpreta que ni siquiera en el caso de transporte de pasajeros se aplica la orden de la Autoridad competente. Para eso tienen que parar el barco en concreto por algún caso de COVID, cuarentena.

D. Juan Riva además explica que algunos puertos se acogen a que están dando resultados negativos para no aplicar las reducciones de las tasas, aduciendo que la ley de Puertos no se lo permite. Insiste, por lo tanto, en que hay que ser contundente en el mensaje y que no sólo se haga hincapié en la aplicación en el tiempo, que hay que hacerlo, sino también en las condiciones de aplicación en lo que al montante económico se refiere, ya que no existe ningún beneficio relevante para las empresas.

Se acuerda, por lo tanto, enviar a los medios una nota de prensa incluyendo también estos aspectos y hacerlo cuanto antes.

D. Jon Santiago expone, respecto a las reducciones al TMCD, que hay una pega importante y es que para que se aplique la exención, primero la autoridad portuaria debe considerar ese tráfico como “servicio marítimo”, lo que no siempre es así, porque dicen que la mercancía transportada tiene que ser una mercancía determinada. Sería ahora buen momento para intentar cambiar la definición de “servicio marítimo” que aparece en la RD Legislativo 2/2011.

D. Manuel Carlier indica que efectivamente esta definición es bastante restrictiva y que esto, actualmente, es cuestión de voluntad política.

Se acuerda tomar nota de este punto y se incluirá también en la nota de prensa.

Juan José Fernández-Ricoy pide que en la nota de prensa no se especifiquen puertos en concreto sino que se haga de forma genérica. Se toma nota y así se hará.

4.6. Posibles medidas dirigidas al sector naviero para el relanzamiento de la economía.

Está previsto enviar al Ministerio de Transportes (Ministro, Secretario de Estado, Secretaria General de Transporte y Presidente de Puertos del Estado) un escrito con las propuestas de ANAVE para el relanzamiento del sector tras la crisis, incluyendo los puntos siguientes:

- Reducciones de las tasas portuarias introducidas por medio del RD Ley 15/2020. Aplicación retroactiva desde la declaración del estado de alarma y prolongada al menos 6

meses después del mismo, prolongable si fuera necesario. Indica el Sr. Carlier que aquí se incluirán los asuntos acordados en el punto anterior.

- Contratos con el Estado para compensar los costes variables de las navieras que prestan servicios regulares de navegaciones de interés público. Hasta la normalización de la demanda.
- Prórroga de los ERTES por razón de fuerza mayor para las empresas navieras hasta que se normalice la demanda. Se ha pedido el apoyo a UGT en este punto y se insistirá, porque su apoyo en este asunto puede ser muy importante.
- Registro especial de Canarias: Puesta en marcha de las conclusiones de los estudios económico y jurídico para potenciar su competitividad.

D. Francisco Oviedo propone que se incluya el sector marítimo como un sector estratégico para que se pueda beneficiar de todos los sistemas de financiación blanda que se puedan instrumentar. Se acuerda que se redactará de forma amplia: “asegurar el acceso para las empresas navieras a cualquier sistema de ayudas general que pudiera establecerse a ‘sectores estratégicos’”. Además se incluirá este punto también en la nota de prensa que se envíe esta misma tarde.

5. Impacto económico de la crisis del coronavirus.

No se hacen comentarios adicionales a las notas al orden del día.

D. Manuel Carlier informa de que esta tarde, el Dr. Martin Stopford, presidente de Clarksons, presentará un interesante informe en el que analiza la posible evolución del sector marítimo hasta 2050. La presentación tendrá lugar a las 17:00h en un webinar. Se circulará el informe y la información de acceso al mismo.

6. Calendarios de trabajos de los organismos internacionales.

Los Comités de la OMI están por el momento cerrados. Es previsible que los meses de octubre y noviembre se celebren las nuevas reuniones de protección del entorno marino y de seguridad marítima. Para muchas cuestiones sería fundamental que estas reuniones se pudieran reanudar cuanto antes.

7. Asamblea ANAVE 2020.

D. Manuel Carlier informa de que la Asamblea de ANAVE de 2020 está en principio prevista para el martes 30 de junio.

Actualmente, y en función de cómo evolucionen las medidas de confinamiento, se prevén tres posibilidades:

- Celebrar la asamblea y el acto público tras la misma tal como estaba previsto inicialmente, una comida sentados con unas 140 personas, precedida de cocktail. En este momento esta opción parece poco probable.
- Organizar una comida con un número más limitado de personas, para mantener cierta distancia social (ej. 6 personas en una mesa de 10) en función de lo que esté permitido. El acto se limitaría a unas 90-100 personas y seguramente se suprimiría el cocktail. Esta opción podría ser más probable, aunque no se sabrá hasta unos días antes.
- Celebrar la asamblea por videoconferencia en junio y posponer la comida con autoridades e invitados del sector para segunda quincena de septiembre o primera de octubre, para lo cual ya estamos en contacto con el hotel Wellington. En este caso propondríamos adelantar un poco la fecha de la asamblea interna, a la semana anterior (22, 23 o 25 de junio).

El Comité Directivo acuerda posponer la decisión final hasta la próxima reunión del Comité Directivo a celebrar en mayo. En caso de que finalmente se acuerde posponer la comida a octubre, la asamblea interna se adelantaría al 23 de junio, por videoconferencia.

8. Asuntos varios.

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

9. Ruegos y preguntas.

- D. José Villasante propone aprovechar este momento para que las pruebas de legislación marítima puedan hacerse de forma no presencial y en inglés. D. Manuel Carlier informa de que ya se está tratando este asunto con el DGMM, al que se han remitido unas propuestas de simplificación de estos trámites. Si se acepta la propuesta de ANAVE, solo habría exámenes presenciales para el capitán. Al primer oficial, jefe de máquinas y primer oficial de máquinas se les aportaría un compendio de la legislación marítima española, y sería el Capitán, a bordo del buque, quien verificaría que lo ha estudiado y lo conoce.

- D. Juan José Fernández-Ricoy en la importancia de facilitar el relevo de las tripulaciones. Pide que se haga mucho hincapié con el Ministerio de Interior, en el que sigue habiendo mucha descoordinación. Dña. Paula Amor, al hilo de este asunto, considera que la información a agentes y capitanías no está llegando adecuadamente, en tiempo y forma. D. Manuel Carlier indica que se espera que la Orden que se firmará hoy y se publicará mañana pueda servir para aclarar la situación y que la DGMM pueda sacar alguna Instrucción concreta a las capitanías.

Queda fijada la fecha del próximo Comité Directivo para el día 26 de mayo, a las 12:00 h por videoconferencia.

Sin más temas que tratar, siendo las 13:50 h, el presidente de ANAVE levanta la sesión.