

BORRADOR DE ACTA DE LA REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE CELEBRADA EL 4 DE FEBRERO DE 2016

D. Alejandro Aznar
GRUPO IBAIZABAL
PRESIDENTE

D. Mario Quero
CÍA. TRASMEDITERRÁNEA

D. José Luis Gómez
E.N. ELCANO

D. Enrique Torres
D. Manuel Berrazueta
GRUPO BOLUDA

D. León Mengod
MURELOIL

D. Jon Santiago
D. Asier Manzano
NAVIERA MURUETA

D. Luis Servando
OPDR CANARIAS

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

En Madrid, siendo las 12:00 horas del 4 de febrero de 2016, 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.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Reunión del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

En la reunión del Pleno del Observatorio, que tuvo lugar el 16 de diciembre, se informó de que durante 2015 se han terminado dos estudios:

- Cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales extranjeras y
- Cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en terminales españolas.

Además el pasado día 2 de febrero hubo una reunión del grupo de trabajo donde se presentaron dos estudios a medio desarrollar:

- Servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros competidores de los españoles: no parece que vaya a tener resultados interesantes porque los datos económicos de que se dispone van a ser muy limitados.
- Actualización del estudio de la cadena de costes del tráfico de contenedores en terminales españolas.

2.2. Sentencia del Tribunal General de la UE sobre el *Tax Lease*.

Como se informó oportunamente a las empresas, el pasado 17 de diciembre, el Tribunal General de la UE hizo público su fallo sobre el recurso que fue presentado por el Gobierno español. En resumen, el fallo confirma que:

- Las medidas que integraban dicho sistema no constituían una ventaja selectiva en favor de las AIE o de los inversores ni, por tanto, una ayuda estatal a los mismos.
- La Comisión no había motivado suficientemente su conclusión de que las medidas controvertidas podían falsear la competencia entre inversores y de ese modo afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros de forma contraria al interés común.

Todavía existe plazo para interponer un recurso de casación ante el Tribunal de Justicia de la UE, que vence dos meses después de la notificación de la sentencia.

La razón de incluir este asunto en el Orden del Día de esta reunión es tener ocasión de comentar que, a diferencia de lo que se ha venido diciendo en diferentes ámbitos, el fallo del Tribunal no se refiere nada más que a la obligación de restituir las ayudas por los inversores,

y no se ha entrado en si existían ayudas a otras partes. Por eso, hablar de que “el sistema anterior ha sido declarado legal” o incluso de “volver al sistema anterior” es claramente inapropiado. Lo lógico es que las empresas navieras se centren en el nuevo sistema, que fue aprobado por la Comisión en noviembre de 2012 como “no constitutivo de ayuda de Estado”.

D. Alejandro Aznar pregunta si alguna empresa tiene información sobre cómo está funcionando el nuevo sistema. D. Jon Santiago responde que en general está funcionando bien, si bien ahora hay un tope establecido por la D.G. de Tributos.

2.3. Autorizaciones para buques no comunitarios en tráficos de cabotaje (*waivers*): cambio del procedimiento de tramitación.

D. Manuel Carlier informa que, desde el pasado 1 de diciembre, ya está funcionando el nuevo procedimiento descentralizado de tramitación de las dispensas de bandera para tráficos de cabotaje, que ahora se tramita directamente con las Capitanías Marítimas de los puestos de carga en vez de con la DGMM.

El pasado 21 de diciembre, a petición de varias empresas asociadas, se envió una consulta a la DGMM sobre la posibilidad de solicitar dispensas de bandera comunitaria en tráficos de cabotaje para varios viajes, durante un periodo de tiempo determinado, para tráficos o cargas que, dada su peculiaridad, no existiera buque apto y disponible en el mercado.

El pasado lunes se recibió de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación la respuesta, en la que comunican que este tipo de dispensas quedan fuera del procedimiento normal establecido y serán los servicios centrales quienes estudien caso a caso estas solicitudes. Por tanto, deberán, en su caso, solicitarse directamente a la DGMM.

Por otro lado, en una reunión con una representante de CEPSA, empresa que solicita dispensas de bandera con regularidad, ésta ha solicitado a ANAVE:

- Que los viernes ANAVE adelante las respuestas a las dispensas de bandera de las 12h a las 10h, para así disponer de un mayor margen de tiempo con las Capitanías para tramitar las solicitudes y resolver posibles incidencias.
- Disponer de una lista de contactos de las navieras que operan buques tanque para poder acelerar las respuestas en caso de que una solicitud de dispensa de bandera sea urgente.

El Comité Directivo no ve inconveniente en aceptar estas propuestas de CEPSA.

D. Jon Santiago pregunta si se hace algún tipo de seguimiento sobre si las autorizaciones emitidas luego se llevan a cabo en las condiciones que efectivamente se han autorizado (en cuanto a cantidades, etc).

D. Manuel Carlier responde que desde ANAVE no se hace ese seguimiento porque no se dispone ni de medios ni de la información y parece que en las Capitanías tampoco se lleva a cabo de forma sistemática. No obstante, si en algún caso alguna empresa informa a ANAVE de que tiene indicios de que no se ha cumplido alguna autorización, ANAVE lo pondrá de manifiesto ante la DGMM y en el pasado las Capitanías Marítimas han comprobado estas denuncias y en su caso tomado medidas o aplicado sanciones.

2.4. Instrucción del 21 de diciembre de 2015 sobre la aplicación del RD 290/2015 sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

El Sr. Carlier informa de que, finalmente, el pasado 21 de diciembre la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación de la DGMM remitió a las capitanías la instrucción

de servicio 5/2015, confirmando los contenidos máximos de azufre que se permiten en los combustibles marinos, según el tipo de buque y zona de navegación.

Canarias queda excluida del ámbito de aplicación tanto de la Directiva como del RD 290/2015 sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

Esto implica que en la zona de Canarias los buques no tienen que cumplir ni el requisito de quemar un combustible con contenido máximo de azufre del 0,1% en puerto ni el requisito del 1,5% en navegación para buques de pasaje en servicios regulares, siempre y cuando el combustible utilizado tenga un contenido de azufre del 3% como máximo (en lugar del 3,5% general).

Hace hincapié en que esta exención a Canarias no se contempla en el Anexo VI del Convenio MARPOL, por lo que, a partir de 2020 (o 2025, si así lo establece la OMI), el contenido máximo de azufre de los combustibles en las Islas Canarias se reducirá al 0,5%.

2.5. Reuniones en SPC-Spain. Conferencias Shortsea Europe 2016 en Barcelona

El pasado 21 de enero se celebró una reunión de la Junta Directiva del SPC-spain.

D. Manuel Carlier informa de que los dos temas más importantes que se trataron fueron:

- Aprobación del Plan de Actuación para 2016, incluyendo, entre otros aspectos, un refuerzo de las actuaciones para conseguir la concesión de exenciones de practica a los buques de SSS, incluyendo la no obligatoriedad del practica en las operaciones de salida para los buques que operen en servicios regulares de TMCD y cumplan determinadas condiciones.
- Se avanzó en detalles de la organización de la European Shortsea Conference, que en 2016 organiza SPC-Spain en Barcelona, los días 29 y 30 de septiembre. Se informa al Comité Directivo de que existe la posibilidad de participar como co-patrocinadores, en caso de que alguna empresa miembro de ANAVE tenga interés.

2.6. Participación en otras jornadas y reuniones.

No se añaden comentarios a las notas al Orden del día.

3. Emisiones de CO₂ del transporte marítimo y su regulación.

3.1. Nuevas propuestas de ICS.

D. Manuel Carlier recuerda que hasta la fecha ha sido ICS quien ha coordinado la posición del sector marítimo a nivel internacional en la OMI. ICS no ha llegado hasta ahora a manifestarse públicamente a favor de la introducción de "medidas de mercado", aunque sí ha manifestado que, en caso de que se adoptasen tales medidas sobre el transporte marítimo debería ser la OMI el foro en el que se discutieran y que sería preferible un sistema Tasa+Fondo que uno de Comercio de Emisiones.

3.2. Reunión monográfica en ANAVE (18 enero).

El 18 de enero tuvo lugar en ANAVE una reunión monográfica, con vistas a establecer la posición a mantener por ANAVE en la reunión que tendría lugar a su vez en ECSA a finales de enero sobre este asunto.

Se acordó, como punto principal, que debería ser ICS quien continuara liderando este asunto en el ámbito internacional y evitar en todo momento dividir la posición del sector en dos bloques diferentes. ANAVE debería apoyar un posicionamiento más proactivo pero a la vez

prudente del sector, y evitar una posición de protagonismo que no nos beneficiaría ni correspondería a la dimensión que ANAVE en ECSA e ICS.

3.3. Información sobre lo tratado en las reuniones de ECSA (27 enero) e ICS (2 febrero)

En la reunión de ECSA, ICS expuso que el acuerdo alcanzado en el COP21 (París) no menciona al transporte marítimo, a pesar de que la Comisión Europea hizo una presión “sin precedentes” para que hubiese una referencia concreta. Por tanto es previsible que se renueven en los próximos meses las presiones por la Comisión y el Parlamento europeos para que haya una normativa europea o al menos para establecer “objetivos concretos de reducciones absolutas”. La Comisión habló en París de un 65% de reducción para 2050 (incluyendo tanto reducciones reales como compensaciones por medidas económicas).

En abril tendrá lugar una reunión del MEPC de la OMI en la que se van a tratar dos asuntos:

- Sistema de monitorización y seguimiento (MRV), que ICS pedirá que se adopte sin más demora.
- Posibles compromisos sobre reducción de emisiones.

Una serie de asociaciones miembros de ECSA manifestaron posiciones más o menos similares, apoyándose mutuamente entre sí, sobre los siguientes puntos:

- Aunque no sepamos los medios técnicos que pueda haber disponibles en el futuro, hay que adquirir compromisos concretos, como lo están haciendo los países y otros sectores.
- El sector marítimo tiene que hacer cuanto antes propuestas concretas de reducciones absolutas de emisiones (con ello quieren decir no solo reducciones reales, sino incluyendo compensación mediante instrumentos económicos, pero prefieren no aclararlo cuando se hable en público). Los gobiernos están esperando que el sector les haga propuestas de reducciones posibles.

Otras asociaciones, por el contrario, se mostraron partidarias de ser proactivos pero prudentes y de no ofrecer reducciones que no sean realistas a la luz de las tecnologías existentes y previsibles. Ésta fue la posición apoyada por ANAVE.

El Presidente de ECSA concluyó resumiendo la reunión en varios puntos sobre los que existe acuerdo:

- Preservar la unidad de posición con ICS.
- Apoyar en todo caso una regulación global y no regional.
- Ser más proactivos (aunque no hay acuerdo sobre qué significa esto)
- Hay que comunicar mejor desde ECSA e ICS concentrándose en los puntos en los que estamos ya de acuerdo y seguir trabajando en concretar aquellos en los que no

Propuso que el grupo de trabajo sobre emisiones de ECSA prepare una hoja de ruta con los posibles pasos a dar en los próximos 3 años y la táctica sobre cuándo y cómo darlos.

Tras la reunión del pasado martes del Board de ICS, D. Juan Riva, que asistió en representación de ANAVE ha confirmado que el resultado ha sido bastante similar. Hay que ser proactivos pero no hay acuerdo de hasta dónde hay que llegar.

4. Convenio sobre gestión de aguas de lastre

4.1. Novedades sobre entrada en vigor.

Se informa de que Bélgica ha anunciado que ratificará próximamente, por lo que es previsible que el convenio entre en vigor en el primer semestre de 2017.

ANAVE tiene previsto reactivar su grupo de trabajo sobre el Convenio de Lastre tan pronto se conozca la fecha definitiva. Se harán reuniones mensuales, con sociedades de clasificación e incluso se puede invitar a algún suministrador de equipos.

D. Manuel Carlier indica que ANAVE está esperando que la DGMM remita el informe realizado por el Instituto Español de Oceanografía, que parece es ya inminente.

En cuanto a EEUU, parece que este año tienen intención de conceder la homologación definitiva a un equipo, pero hasta el momento no hay más información.

4.2.Participación de ANAVE en un proyecto subvencionado por la Comisión Europea

ANAVE ha presentado ya todos los documentos solicitados para participar en el proyecto europeo liderado por la Autoridad Portuaria de Valencia, cuyo principal objetivo es identificar a qué tipo de buques resulta más factible conceder una exención a las disposiciones del Convenio de aguas de lastre y estimar los costes asociados.

El proyecto tendría una duración de 52 meses y la ayuda que eventualmente correspondería a ANAVE sería de unos 97.000 euros.

5. Inspecciones intermedias del Convenio OIT sobre el Trabajo Marítimo

D. Manuel Carlier explica que al parecer la Inspección de Trabajo (IT) consideraba que los contratos de los marinos deben especificar no sólo el puesto de trabajo a bordo sino también una relación de las tareas asociadas a dicho puesto de trabajo y se ha comprobado que la *check-list* de los inspectores efectivamente incluye que los contratos de trabajo de la gente de mar deben detallar las "Funciones que va a desempeñar el interesado"

Ante tal incidencia, que ya se presentó en el año 2013, se informó de nuevo a la IT de que, tanto sobre la base de lo establecido en el MLC 2006, como en el Convenio STCW y el Estatuto de los Trabajadores, la identificación en el contrato de trabajo del puesto de trabajo a ocupar a bordo, ya lleva asociada una relación de las funciones a desempeñar, por lo que solicitamos se modificase la lista de comprobación y se informase oportunamente a los inspectores.

La IT ha respondido favorablemente, aceptando la interpretación de ANAVE y confirmando que se informará oportunamente a los inspectores.

Se recomienda instruir a los capitanes sobre este asunto. Y en caso de que alguna empresa asociada vuelva a tener un problema sobre este punto en las inspecciones, que por favor se informe a ANAVE.

El Sr. Carlier recuerda que en la web de ANAVE, en la zona reservada para socios, está toda la documentación que puede ser de utilidad para las empresas en caso de inspección. Sería conveniente informar también a los capitanes sobre ello, por si les fuese de utilidad.

6. Asuntos varios

6.2. España volverá previsiblemente a la Lista Blanca del MOU de París.

Se ha informado a las empresas de que, a la vista de los resultados cerrados para 2015, a partir del 1 de julio de este año, el pabellón español volverá previsiblemente a formar parte de la Lista Blanca del MOU de París.

No obstante, a finales de enero ha habido ya una primera detención de un buque español, en Alemania. Esto significa que sólo puede haber 2 detenciones más en el presente año 2016 para poder mantenerse en la lista blanca.

Se va a organizar con la DGMM una nueva jornada de concienciación.

Del resto de Asuntos Varios no se añaden comentarios a las notas al Orden del Día.

7. Ruegos y preguntas

D. Manuel Carlier indica que hay novedades en relación a los asuntos económicos de la asociación:

- Por un lado, una empresa ha dado de baja 5 buques, lo que supondrá unos menores ingresos de aproximadamente 5.900 € en este ejercicio (correspondientes a los trimestres segundo a cuarto).
- Por otra parte, se solicitó a ICS una rebaja de las cuotas y se ha acordado en principio un extorno en este ejercicio del 30% de la cuota abonada en 2015 y un 30% de la de 2016, con lo que este año se pagarían unos 13.600 € en lugar de 34.000€.

Con estas dos novedades el resultado previsto para 2016, que era negativo en 4.600 €, pasaría a ser positivo en unos 10.500, si el resto de partidas se mantuvieran según el presupuesto.

Siendo las 13:30 horas, se levanta la sesión.