

**BORRADOR DE ACTA DE LA REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE  
CELEBRADA EL 05 DE ABRIL DE 2018**

D. Alejandro Aznar  
PRESIDENTE

D. Amalio Muñoz  
BALEARIA

D. Ramón Piñeiro  
CIA. TRASMEDITERRÁNEA

D. José Marrero  
D.M. PETROGAS

D. José Antonio Baura  
E.N. ELCANO

Dña. Patricia Susaeta  
ERSHIP

D. Juan Ignacio Liaño  
FRED OLSEN

D. Manuel Berrazueta  
GRUPO BOLUDA

D. Jesús de Miguel  
IBAIZÁBAL

D. José Luis Carballo  
MURELOIL

D. Jon Santiago  
D. Andu Argiñarena  
NAVIERA MURUETA

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

En Madrid, siendo las 12:10 horas del 5 de abril de 2018, 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 aprueba, al haber sido circulada con anterioridad y no haberse recibido observaciones.

**2. Novedades habidas y gestiones realizadas:**

**2.1. Aplicación por las AA.PP. de la modificación de la tarifa por entrega de residuos de los buques de pasaje.**

D. Manuel Carlier informa de que, en contacto con Puertos de Estado, han recomendado que las empresas afectadas por el cálculo erróneo de la tarifa de residuos de los buques de pasaje por parte de las AA.PP, se dirijan directamente a D. José Llorca, Presidente de Puertos del Estado. Algunas presentes confirman que así lo han hecho.

**2.2. Convenios entre ANAVE y universidades para el embarque de alumnos de náutica en prácticas.**

La Ley 40/2015, en su art. 49, establece que estos convenios deben "tener una duración determinada, que no podrá ser superior a 4 años". Con arreglo a la disposición adicional octava de dicha Ley, todos los convenios vigentes a su entrada en vigor y que no tuvieran definida una duración determinada o, teniéndola, tuvieran establecida una prórroga tácita, caducarán a los 4 años. Ello implica que todos los Convenios suscritos por ANAVE con las universidades caducarán automáticamente, si no se produce la denuncia por una de las partes con anterioridad, el 2 de octubre de 2020.

Ya se ha preparado una adenda a estos Convenios, para enviarla a todas las Universidades y adaptar en este punto los Convenios vigentes sin necesidad de firmar uno nuevo. La escuela de Bilbao, sin embargo, está pidiendo que se renueve completamente el convenio. ANAVE ya se ha puesto con ello, intentando que perturbe lo menos posible a las empresas.

D. Manuel Carlier resume el anexo referente a la Seguridad Social de los alumnos de náutica en prácticas curriculares. Recientemente se han producido novedades que podrían hacer aconsejable reconsiderar la posibilidad de aplicación del RD 1431/2011 a las prácticas de los alumnos de náutica. En inspecciones de Control por el Estado del Puerto en el extranjero, aquellos alumnos que no cuentan con un contrato laboral han sido considerados inadecuadamente documentados. Aunque ello no ha dado lugar a la detención de un buque, sí se ha señalado esa situación como una deficiencia, por lo que es muy conveniente evitar que se pueda detectar una reincidencia en la misma situación.

De acuerdo con la DGMM, ANAVE ha recomendado a sus empresas navieras asociadas que lleven a bordo copias en español e inglés de los convenios con las universidades de las que procedan los alumnos que embarquen y también de los documentos de adhesión a los mismos de las prácticas de cada alumno.

Se consulta al Comité Directivo si se considera o no conveniente que ANAVE proponga al ISM y a la DGMM que reconsideren la aplicación del RD 1431/2011 a las prácticas de los alumnos de náutica de este asunto. Esto obligaría a las empresas a dar de alta a estos alumnos en la Seguridad Social (lo que se puede hacer "on line" a un coste de unos 60 euros/mes). Sin embargo, no tendría ningún efecto en el caso de que no exista ninguna contraprestación económica.

Se comenta la posibilidad de que la manutención ofrecida a los alumnos sin coste se considerase retribución económica en especie, en cuyo caso afectaría al total de los alumnos embarcados.

**Se acuerda** dejar el asunto como está.

El Sr. Carlier aprovecha para comunicar que en el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2018 aumenta a 100.000€ la subvención al embarque de alumnos.

Se acuerda escribir una carta de agradecimiento a la Secretaria General de Transportes y continuar gestiones durante la tramitación parlamentaria para intentar aumentar ese importe.

### **2.3. Reuniones en ECSA. Objetivos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo.**

El día 1 de febrero D. Alejandro Aznar y D. Juan Riva habían representado a ANAVE en una reunión en Atenas, en la que se trató sobre la estrategia de ECSA a medio plazo: objetivos, prioridades, líneas de actuación, etc.

El 27 de febrero se reunió en Bruselas este grupo de trabajo, en el participó D. Juan Riva.

El 7 de marzo se celebró en Bruselas una reunión ordinaria del Board of Directors de ECSA, en la que ANAVE estuvo representada por D. Manuel Carlier.

Se trató en primer lugar sobre el alineamiento del reglamento MRV de la UE con su homólogo de la OMI. Se acordó mantener la posición de ICS de pedir un alineamiento completo, al menos hasta que la Comisión haga pública su propuesta legislativa. Hacer cualquier concesión antes es seguramente contraproducente de cara al resultado final.

También se trataron los objetivos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>: también se acordó que ECSA debe mantenerse adherida a la posición de ICS que por el momento no concreta reducciones absolutas en fechas concretas y únicamente se compromete a un 50% de reducción de las emisiones por t-milla para 2050.

Dos días después, recibimos una circular de ECSA resumiendo una reunión mantenida con la Comisaria de Transportes, Violeta Bulc, sobre estos asuntos. En el segundo aspecto, ésta había pedido apoyo a ECSA para, en el plazo de dos o 3 semanas, hacer estimaciones de cuanto podrían reducirse las emisiones por t-milla a corto y medio plazo (2023 y 2030), con el fin de aportar estos datos, deseablemente consensuados con el sector, en la próxima reunión del MEPC de la OMI y de este modo establecer una posible ruta entre el momento actual y los objetivos que se proponen a plazo tan largo como 2050 o 2060. ECSA nos consultaba para responder en 3 días, sobre cuál debería ser la respuesta a la Comisaria.

Tras consultar a la Comisión Permanente, la respuesta de ANAVE fue que no se debería dar una respuesta positiva (porque no se podrían estimar fiablemente esos datos en 2 o 3 semanas) pero tampoco una negativa tajante, sino ofrecer la posibilidad de cooperar en un estudio serio con tiempo suficiente.

Finalmente, ECSA confirmó que una clara mayoría de los miembros de ECSA habían apoyado precisamente este planteamiento y que, en consecuencia, el presidente de ECSA lo comunicaría verbalmente a la Comisaria Bulc.

En esta semana se reúne en Londres el grupo intersesiones del MEPC sobre CO2 y la semana próxima el propio MEPC. Informaremos a las empresas del resultado que se obtenga.

#### **2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.**

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

### **3. Propuesta del Gobierno de Canarias sobre cálculo de los pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades para las empresas navieras españolas.**

D. Manuel Carlier explica que se encuentra en trámite en las Cortes el Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley 19/1994, de 6 de julio, del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

El 1 de marzo se publicaron en la web del Congreso las enmiendas al articulado, entre ellas la enmienda 60 del grupo parlamentario mixto, propuesta por diputados canarios, que adapta la cuantía de los pagos fraccionados a la tributación de las entidades inscritas en el régimen especial del Registro de buques y del régimen especial en función del tonelaje en el impuesto sobre sociedades, teniendo en cuenta las bonificaciones. Esta última enmienda afecta directamente a aquellas empresas que tengan un buque inscrito en el Registro Especial de Canarias (REC) o que tributen en régimen de Tonnage Tax.

Además de este proyecto de Ley, el mismo asunto se podría resolver en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2018, que posiblemente pueda tramitarse más rápidamente. Sería conveniente verificar con las autoridades canarias si estarían de acuerdo en que estas modificaciones se trasladasen a la Ley de Presupuestos.

### **4. Preparación para las inspecciones intermedias del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo (MLC 2006).**

Este año 2018 se cumplen 5 de la entrada en vigor del Convenio OIT sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006) y, en consecuencia, los buques que fueron inspeccionados en 2013 deberán renovar sus certificados. Dado que ello supondrá una considerable carga administrativa para las empresas armadoras y para la Administración, hemos querido iniciar con un margen de tiempo suficiente la preparación de estas inspecciones. A este fin, el 1 de marzo mantuvimos una reunión con el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección de la DGMM y varios técnicos de sus servicios.

ANAVE está preparando una nota para la DGMM en la que propone una simplificación importante de la instrucción, fundamentalmente en dos aspectos:

- Evitar duplicidades, especialmente en el caso de los buques que al ser inspeccionados en puerto extranjero van a tener que presentar un informe pericial de una sociedad de clasificación;
- Aclarar qué documentos deben estar a bordo en original, para cuáles bastaría una copia y los documentos que deben facilitarse a los inspectores ya sea en papel o formato electrónico.

Se está preparando una nota resumen del procedimiento, así como de los principales asuntos que han sido objeto de controversia en anteriores inspecciones de este Convenio. También se ha revisado y actualizado toda la documentación sobre el MLC 2006 y su aplicación en la zona de socios de la página web de ANAVE, que se ultimarán una vez se hayan consensuado con la DGMM los distintos aspectos de la Instrucción de servicio.

Mañana, 6 de abril, ANAVE se reunirá en la DGMM con ellos, ISM e Inspección de Trabajo, para tratar los siguientes asuntos:

- Documentación a aportar y procedimiento a seguir en el caso de inspecciones en territorio nacional.
- Documentación a aportar y procedimiento a seguir en el caso de inspecciones en el extranjero.
- Antelación mínima para solicitar la inspección tanto en territorio nacional como en el extranjero y a quién va dirigida.
- Posibles dificultades de determinados buques en tráficos tramp para solicitar la inspección con la antelación mínima indicada. Procedimiento especial en estos casos.
- Tratamiento de los alumnos (equivalencia sustancial).
- Documentación entregada a través de sede electrónica.
- Forma (formato) en la que se debe entregar la documentación.

Se informará de las novedades sobre este asunto.

## **5. Formación.**

### **5.1. Curso presencial de Bureau Veritas en ANAVE sobre TMSA, Análisis de riesgos e Investigación de Accidentes.**

### **5.2. Curso presencial de DNV GL en ANAVE sobre Ciberseguridad.**

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

### **5.3. Actualización del curso on-line de Bureau Veritas/ANAVE sobre el MLC 2006.**

Tras solicitar a las empresas que indicasen su interés en que ANAVE actualizase el curso de formación online sobre el Convenio del Trabajo Marítimo, las pocas respuestas recibidas indican que las empresas no prevén, a día de hoy, una necesidad importante de esta actualización. Por lo tanto, se preparará una nota para Bureau Veritas con las novedades recientes (básicamente enmiendas de 2014) para que la suban a su plataforma online.

### **5.4. Bonificaciones en las cuotas a la seguridad social, en concepto de formación.**

Los cursos en los que ANAVE está participando, pueden ser objeto de bonificaciones a la Seguridad Social por las empresas. Una representación de la CEOE en la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo (FUNDAE) se ha ofrecido a organizar una o varias presentaciones prácticas sobre este asunto en las oficinas de ANAVE, ya sea dirigidas a empresas sin ninguna experiencia en este campo y/o más específicas en la que se aborden dudas concretas que las empresas puedan plantear.

Varias empresas han confirmado su interés por lo que nos pondremos en contacto con FUNDAE para fijar una fecha, que será previsiblemente en mayo, el día de la presentación del informe de Seguridad y Medio Ambiente, para facilitar la asistencia de las empresas que vienen de fuera.

## **6. Revisión de la directiva UE sobre instalaciones de recogida de residuos de los buques.**

La Comisión Europea publicó recientemente un proyecto de modificación de la Directiva sobre entrega de desechos generados por los buques, que pretende establecer, a nivel europeo, un sistema parecido al español, con una tarifa fija que habría que abonar se entreguen o no desechos y, en su caso, otra adicional en función de las cantidades entregadas.

Desde ANAVE estamos en contacto con ECSA y con Puertos del Estado a los que ya hemos propuesto diferentes cambios. Por ahora se ha conseguido conseguido que se ponga especialmente sobre la mesa la problemática de los buques de SSS, aunque no soluciones por el momento.

## **7. Marco de Acción Nacional de combustibles alternativos.**

D. Manuel Carlier resume las notas al Orden del Día sin añadir comentarios adicionales.

## **8. Entrada en vigor, el 25 de mayo, del nuevo Reglamento General de Protección de Datos de la UE.**

D. Manuel Carlier recuerda a las empresas que, a partir del 25 de mayo de este año, será obligatoria la aplicación del nuevo Reglamento UE 2016/679 sobre protección y circulación de los datos personales de las personas físicas y por el que se deroga el anterior (en adelante RGPD), publicado mediante la Directiva 95/46/CE.

## **9. Asamblea de ANAVE 2018: fecha, lugar, actos, patrocinadores. Aprobación del calendario electoral para la renovación de los órganos de gobierno.**

En este año 2018 expira el mandato de tres años de los órganos de gobierno de ANAVE (Presidente, Vicepresidente, Presidentes de Comisiones y miembros del Comité Directivo), por lo que procede convocar elecciones a los mismos.

La fecha fijada para la Asamblea General Ordinaria de ANAVE, en la que se debe elegir al nuevo Presidente, es el **día 13 de junio (miércoles)**.

Teniendo en cuenta los plazos establecidos en los Estatutos, se propone el siguiente **calendario electoral**:

- **11 de mayo (viernes)**: Apertura del plazo de presentación de candidaturas a los citados cargos y designación de la Junta Electoral. Se circulará a todos los asociados esta convocatoria, adjuntando la relación de votos que corresponden a cada una de las empresas asociadas, tanto en la Asamblea como en las Comisiones de Tráficos a que pertenezca cada empresa y que, con arreglo a los Estatutos, salvo error en su determinación, no sufrirán ya modificación una vez iniciado el proceso electoral.
- **21 de mayo (lunes)**: Fin del plazo de presentación de candidaturas a las 12:00 h.
- **23 de mayo (miércoles)**: Proclamación por la Junta Electoral de los candidatos presentados y aceptados.
- **24 de mayo (jueves)**: Presentación de posible recurso, en caso de existir alguna candidatura rechazada.
- **28 de mayo (lunes)**: Resolución de la Junta Electoral de los posibles recursos y comunicación de los candidatos a los electores.

- **Entre el 29 de mayo y el 11 de junio:** En caso de ser necesarias votaciones en todas o alguna de las Comisiones de Tráficos, por haberse presentado más de un candidato, se convocarían las reuniones necesarias para celebrarlas, en estas fechas, en contacto con los presidentes de cada una de las Comisiones.
- **13 de junio:** Asamblea (votación a Presidente y/o Vicepresidente de ANAVE, si fuese necesaria). Si hubiese una única candidatura, los estatutos prevén que pueda ser declarada electa si así se acuerda por la Asamblea.

Se solicitan entre los presentes voluntarios para formar la Junta Electoral, quedando establecida de la siguiente manera:

- **Presidente:** D. Amalio Muñoz - Balearia
- **Vocales:** D. Manuel Berrazueta - Grupo Boluda, que actuará como Secretario de la Junta Electoral, y Dña. Patricia Susaeta - Ership.

Se propone al Comité Directivo que apruebe formalmente el calendario anterior, la fecha de apertura formal del periodo de presentación de candidaturas a la presidencia y, en su caso, vicepresidencia de ANAVE, Presidentes de Comisiones de Tráficos y Vocales de Zona y la designación de la Junta Electoral. **Se aprueba la propuesta**

El Sr. Carlier presenta las relaciones de los miembros de cada una de las Comisiones de Tráficos, con los votos que les corresponden, las empresas y votos que deben intervenir para las elecciones de los Vocales de Zona y la relación de todos los asociados a ANAVE y el número de votos que corresponden a cada una de ellas para la elección de Presidente y, en su caso, Vicepresidente, en la Asamblea.

Este año, dado que el Hotel Ritz está cerrado por reformas, está previsto celebrar la Asamblea general en el Hotel Wellington (Calle Velázquez, nº 8, Madrid) y, tentativamente, con arreglo al siguiente Orden del Día:

**11.00 – 12.00 h:** Reunión del Comité Directivo.

**12.00 – 13.15 h:** Asamblea general ordinaria (interna) de ANAVE.

**13.20 – 13.55 h:** Aperitivo – Cocktail

**14.00 h:** Acto público de Clausura de la Asamblea, con asistencia y discurso del ministro de Fomento o Autoridad en la que delegue. Seguido de almuerzo.

Como viene siendo habitual, se prevé asignar asientos solamente en 4 o 5 mesas (miembros de la Comisión Permanente y principales invitados) dejando libertad para elegir asiento en las demás.

Los actos previstos en el Hotel Wellington estarán co-patrocinados por las empresas Carus (50%), Bureau Veritas (25%) y Man Diesel y Turbo (25%).

Como en años anteriores, el reparto de invitaciones propuesto es el siguiente:

- Empresas que pertenezcan tanto a C. Permanente como a C. Directivo: **4 invitaciones.**
- Empresas que pertenezcan sólo al C. Directivo: **2 invitaciones.**
- Empresas que no pertenezcan al C. Directivo: **1 invitación.**

Se propone al Comité Directivo que apruebe la Sede, Orden del Día y reparto de invitaciones para la Asamblea general ordinaria según se ha detallado.

**Se aprueba la propuesta**

## 10. Asuntos varios.

### 10.2. Solicitudes de dispensa de bandera comunitaria en tráficos de cabotaje.

El Sr. Carlier expone que recientemente ha habido un problema con un caso en el que una empresa que tenía fletado un buque de pabellón extracomunitario de unos 40.000 tpm para un viaje internacional, pretendía hacer un viaje de cabotaje para efectuar una descarga parcial de unas 6.000-7.000 t en un puerto español.

Para ese tramo de viaje en cabotaje una de nuestras empresas asociadas ofreció buque europeo pero finalmente no pudo llevarlo a cabo porque el cargador aumentó la cantidad de carga a transportar a 10.000 t para evitar tener que fletar el buque europeo.

La DGMM no encontró suficiente base jurídica para no conceder esta dispensa, por lo que autorizó que, en este caso concreto, el viaje pudiera llevarse a cabo en el buque de bandera extracomunitaria. No obstante, entendiendo las razones que ANAVE había argumentado, han ofrecido una reunión próximamente para tratar de consensuar criterios que puedan ser defendibles jurídicamente para aplicar en otros posibles casos de este tipo en el futuro.

En relación con este asunto, alguna empresa ha consultado sobre la posibilidad de asociarse a ANAVE, como Miembro Asociado Colaborador (sin flota) para tener acceso a las consultas sobre disponibilidad de buque. Pensamos que, en principio, sólo deben tener acceso a esas consultas las empresas con flota asociada a ANAVE. **El Comité Directivo aprueba esta propuesta.**

**En el resto de "Asuntos varios" no se añaden comentarios a las notas al Orden del Día**

## 11. Ruegos y preguntas.

### • **Avales de Estado.**

Una empresa asociada plantea la posibilidad de ampliar nuevamente el ámbito de Avales del Estado para inversión en buques a obras a bordo y equipos de cambio de Agua de Lastre, así como a obras a bordo y equipos de *Cold Ironing*.

Según se había acordado en el Comité Directivo, el pasado mes de agosto, con vistas a los presupuestos para 2018, ya estuvimos en contacto con la DGMM, y se acordó que se modificaría de la siguiente forma:

- Se eliminaría la posibilidad de aplicarlos a la adquisición de buques (el presupuesto es muy bajo para que puedan servir substancialmente a este fin).
- Se eliminaría el requisito de que los buques estén abanderados en España, admitiéndose en otros registros de la UE.
- Se ampliaría a inversiones en instalación de equipos de tratamiento de aguas de lastre, manteniéndose las transformaciones para utilizar GNL o instalar scrubbers.

Se ha comprobado que en el Proyecto de Ley de Presupuestos para 2018, que hoy mismo ha sido presentado en el Congreso y cuyo texto está ya disponible en la web del Congreso, el texto figura exactamente como se solicitó.

Ampliarlo ahora durante el trámite parlamentario a inversiones en *Cold Ironing* va a ser muy difícil. Independientemente de que sea o no posible ampliar nuevamente el ámbito de aplicación, es necesario modificar el Acuerdo de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos por el que se establece el procedimiento para la concesión de avales del Estado, tarea para la que ya estamos en contacto con la DGMM.

- **Aplicabilidad en nuestro sector del RDL 1/2013 (Derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social).**

D. Manuel Carlier resume el Anexo 3 a las Notas al Orden del Día, que explica el RDL1/2013, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y su inclusión social, determina en su artículo 42.1 que las empresas, públicas y privadas, que tengan en plantilla de 50 o más trabajadores, quedan sujetas a la obligación de que, al menos, el 2% de los mismos sean trabajadores con discapacidad. Para el cómputo de los trabajadores se tendrá en cuenta la totalidad de la plantilla, independientemente del número de centros de trabajo que posea y del tipo de contratación laboral que vincule a los trabajadores de la empresa.

Esta disposición es claramente aplicable a las empresas navieras. Se ha preparado una nota explicativa de las diferentes posibilidades que existen para su cumplimiento.

- **La Autoridad Portuaria de Barcelona** ha enviado a una empresa asociada, una decisión de la Generalidad de Cataluña obligando a consumir MGO en maniobra en episodios de contaminación ambiental por NOx o PM. Eso supondría para la empresa un coste por buque de unos 360.000 euros (y tienen 4 en esa situación).

ANAVE ha informado a la DGMM, indicando que, a nuestro entender, la competencia sobre esta materia es del Ministerio de Energía. Verbalmente han confirmado que efectivamente es así. Se está estudiando la mejor forma de que se vuelva atrás esa disposición sin excesiva publicidad.

Sin más asuntos que tratar, siendo las 13:45 horas, se levanta la sesión.