



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Viernes, 4 de febrero de 2011, a las **11.30 h**  
Dr. Fleming, 11, 1D  
28036 Madrid

### Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
  - 2.1. Liquidación de las subvenciones al embarque de alumnos en prácticas, año 2010.
  - 2.2. Ley de Puertos. Consultas planteadas por ANAVE a Puertos del Estado.
  - 2.3. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: Cluster Marítimo y SPC-Spain.
  - 2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Servicio de practicaje. Reuniones del grupo de trabajo creado sobre aspectos técnicos y económicos de las exenciones de practicaje.
4. Fallo y entrega del Premio ANAVE de Periodismo 2010 (23 de febrero).
5. Regulación del contenido de azufre en los combustibles marinos (Anexo VI MARPOL).
  - 5.1. Antecedentes.
  - 5.2. Reunión en Madrid con CEOE y AOP (13 enero).
  - 5.3. Reunión en la sede de ICS en Londres (26 enero).
6. Asuntos varios.
  - 6.1. Novedades en el personal al servicio de la Asociación.
  - 6.2. Relación de empresas ANAVE 2011.
  - 6.3. Asistencia a bordo a pasajeros con movilidad reducida.
7. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de acta de la reunión anterior (15 de diciembre) se circuló, junto con el orden del día de esta reunión, el pasado día 21 de enero.

No habiéndose recibido comentarios a la misma, se propondrá su aprobación.

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

### **2.1. Liquidación de las subvenciones al embarque de alumnos en prácticas, año 2010.**

El pasado 28 de diciembre, una vez presentada la documentación requerida, se recibió en ANAVE el ingreso de la subvención de 100.000 euros y **se procedió inmediatamente al reparto de la misma entre las 17 empresas solicitantes**, según el criterio acordado por el Comité Directivo en su reunión del 11 de marzo de 2010, es decir: prorrateando proporcionalmente al número de meses de embarque acreditados por cada empresa, dando preferencia absoluta a los embarques realizados en buques dados de alta en ANAVE.

En los presupuestos de 2011 figura la misma cantidad, a la que se aplicará un procedimiento similar, por lo que se invita a los asociados a que participen nuevamente enviando sus solicitudes. Estamos ya en contacto con la DGMM para intentar que el Convenio correspondiente se firme y entre en vigor lo antes posible.

### **2.2. Ley de Puertos. Consultas planteadas por ANAVE a Puertos del Estado.**

En el momento de redacción de estas notas, todavía no hemos recibido respuesta de Puertos del Estado al escrito remitido en el mes de noviembre con el que trasladábamos estas preguntas.

Se nos ha informado de que el próximo miércoles 2 de febrero tienen convocada una reunión con todas las AAPP y que esperan poder remitir a todas las AAPP las respuestas el jueves 3, pudiendo, a continuación, contestar a las de ANAVE.

En caso de que efectivamente las recibiéramos, las haríamos seguir inmediatamente al Comité Directivo para su análisis en este punto del Orden del Día si se considera conveniente.

### **2.3. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: Cluster Marítimo y SPC-Spain.**

#### **Cluster Marítimo Español**

El 14 de diciembre se celebró una reunión del Comité Ejecutivo del Cluster Marítimo Español. Entre los puntos tratados:

- Se informó de que estaba previsto que el año 2011 comenzaría con 60 asociados, frente a los 43 con los que comenzó el 2010. Entre las últimas incorporaciones figura Gamesa, el Ayuntamiento de Málaga y dos Sociedades de Clasificación (GL y DNV).
- El mantenimiento de las cuotas en 2011, con el objetivo de alcanzar un remanente equivalente a 1 año de cuotas, objetivo que el Presidente espera alcanzar este año 2011. Si así fuera, se plantearía una reducción de las cuotas en 2012.
- Se propuso la aprobación de un procedimiento de captación de nuevos socios, por el que cada asociado que presentase un nuevo socio se le realizaría una rebaja en su cuota anual: del 25% en el caso de asociaciones y del 50% en el caso de otras entidades.

Tras la reunión se celebró el acto de entrega de galardones de la **II Edición de los Premios Miguel Pardo 2010**, cuya clausura corrió a cargo de la Secretaria General de Industria, Dña. Teresa Santero Quintillá. Entre los premiados figuraba Compañía Marítima Hispano Francesa, por su Proyección Internacional mientras que Gamesa y Acciona lo obtuvieron, ex aequo, en su modalidad de Medioambiente.

## **SPC-SPAIN**

El 20 de enero se reunió la Junta Directiva de la Asociación de Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-SPAIN), bajo la presidencia de D. Manuel Carlier.

Entre los principales asuntos tratados figura:

- Se formalizó la creación de los grupos de trabajo acordados en la Junta de finales de octubre y se fijó el 17 de febrero como fecha para su primera reunión. Los 3 grupos son:
  - **Estadísticas**, cuya primera actuación será la actualización del simulador de costes. Cía. Trasmediterránea y la AP de Barcelona se ofrecieron para su coordinación.
  - **Procedimientos administrativos**, orientado principalmente a la identificación de obstáculos, pero que podrá también analizar iniciativas relacionadas con los mismos. El grupo comenzará analizando la incidencia en el Shortsea del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo (las denominadas Reglas de Rotterdam). Será coordinado por ANAVE.
  - **Autopistas del mar**, que tendrá como misión analizar su potencial en el Mediterráneo, estudiar las fórmulas y mecanismos más adecuados para impulsar su desarrollo en dicho contexto y permitir a la Asociación realizar un seguimiento proactivo del proceso previsto por España e Italia para el otorgamiento de ayudas. Grimaldi Logística y VPI Logística manifestaron su interés en coordinarlo.
  
- Se presentó a la **nueva dirección técnica de la asociación**, Teirlog Ingeniería, SL, con quienes se ha firmado un contrato por un plazo de 2 años. Dña. Pilar Tejo, Ingeniero Naval y Master en Shipping y D. José Miguel Guerrero, Ingeniero Naval, serán las personas concretas en las que se centrará esta dirección técnica en el día a día.

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

Desde la última reunión del Comité Directivo de ANAVE, celebrada el pasado 15 de diciembre, nuestra Asociación ha participado en numerosas reuniones, entre las que, además de las ya citadas en otros apartados de estas notas, cabe citar las siguientes:

- El 13 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con representantes de la Asociación de Operadores del Petróleo (AOP), de la CEOE, así como de Repsol y CEPSA, para tratar de la problemática derivada de la futura entrada en vigor de la nueva normativa de la OMI sobre contenido de azufre de los combustibles marinos (ver Apartado 5.2 de estas Notas).
  
- El 19 de enero, D. Guillermo Alomar, Director de Flota de Balearia, y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión, en la sede del Colegio Nacional de Prácticos de España, del Grupo de Trabajo sobre Practicaje, creado para analizar los aspectos técnicos y económicos de las exenciones de practicaaje (ver Apartado 3 de estas Notas).
  
- El 20 de enero, D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de la SPC-Spain, a la que asistió igualmente Dña. Elena Seco (ver Apartado 2.3 de estas Notas).
  
- El 21 de enero, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de medio ambiente y desarrollo sostenible del COIN, del que es Vicepresidenta.

- El 25 de enero, D. Manuel Canle participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.
- El 26 de enero, D. Manuel Carlier participó, en Londres, en una reunión en la International Chamber of Shipping sobre la entrada en vigor de las enmiendas de 2008 al Anexo VI de Marpol (ver Apartado 5.3 de estas Notas).
- Ese mismo día, Dña Elena Seco participó, en Valencia, en una Mesa Redonda sobre la nueva Ley de Puertos, en una Jornada sobre el nuevo marco regulador del sector portuario, organizada por el Foro de Infraestructuras y Servicios y el Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con la colaboración de la Autoridad Portuaria de Valencia.
- El 31 de enero, D. Manuel Canle participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

### **Reuniones previstas en fechas próximas**

- El 1 de febrero, se reunirá el Jurado de los Premios ANAVE de Periodismo 2010, para deliberar sobre el mismo (ver Apartado 4 de estas Notas).
- El día 3 de febrero tiene previsto reunirse la Comisión Permanente de ANAVE.
- El 23 de febrero está previsto el acto público de entrega de los premios ANAVE de periodismo.
- El 24 de febrero está prevista una reunión en Bruselas del Comité de Política Marítima de ECSA, que preside D. Manuel Carlier.

### **3. Servicio de practica. Reuniones del grupo de trabajo creado sobre aspectos técnicos y económicos de las exenciones de practica.**

Los días 10 de diciembre y 19 de enero, se celebraron en las sedes de la DGMM y del Colegio Nacional de Prácticos sendas reuniones del grupo de trabajo sobre practica en el que ANAVE estuvo representada por dos delegados y en el que, como es sabido, participan también la DGMM y Puertos del Estado.

En la primera de ellas, se finalizó la revisión de los últimos cinco artículos de la Orden FOM/1621/2002, que regula las condiciones para otorgar las exenciones, y se identificaron y debatieron los puntos que pueden ser objeto de distintas interpretaciones.

En la segunda, se trabajó sobre la base de un primer borrador de instrucción que la DGMM circuló a finales de diciembre y al que desde ANAVE presentamos numerosas alegaciones, por considerar que en el mismo no había prácticamente ningún elemento que pudiera tener interés para ANAVE. Más bien al contrario, varios aspectos suponían pasos atrás que no facilitarían la concesión de más exenciones.

El resultado de las reuniones del grupo de trabajo está siendo **muy poco productivo** y vemos una inflexibilidad casi total por parte del Colegio de Prácticos para aceptar aclaraciones a la Orden que puedan conducir a facilitar la concesión de exenciones.

En concreto, **hay tres puntos sobre los que no hay acuerdo** que sería esencial incluir en la Instrucción de Servicio para poder valorar favorablemente la emisión de la misma. Como le hemos hecho saber recientemente al Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, dichos puntos son:

- Una introducción en la que se manifieste un **enfoque positivo** hacia la concesión de exenciones por parte de las Capitanías Marítimas sin poner en tela de juicio el compromiso de la Administración con la seguridad.
- La concesión de **exenciones en muelles que, estando autorizados para operar con mercancías peligrosas, no se utilicen habitualmente para este fin.**
- La **valoración positiva** del servicio de información a buques, como elemento favorable para la concesión de exenciones, pero de tal modo la no existencia de dicho servicio, por sí misma, no se considere una causa para la no concesión de la exención.

Si los puntos anteriores se aceptasen, podría tener incluso sentido proponer que quedase en suspenso nuestra petición de revisar la Orden, al menos hasta ver el resultado práctico de estas instrucciones.

El grupo de trabajo tiene previsto celebrar su próxima reunión el **1 de febrero** en la sede de ANAVE. Previamente al mismo se nos ha circulado un segundo borrador de la Instrucción, en el que no hemos percibido ningún avance. Se informará en la reunión sobre lo tratado.

Hemos pedido a la DGMM que, sea cual fuere el resultado de esta nueva reunión, se convoque lo antes posible una reunión a nivel de Presidentes para reevaluar la situación, ya que si no existe disposición por parte de los prácticos para alcanzar acuerdos, debería ser la Dirección General la que tome las decisiones oportunas.

#### **4. Fallo y entrega del Premio ANAVE de Periodismo 2010 (23 de febrero).**

Como en años anteriores, en 2010 se convocó el premio ANAVE de Periodismo, ya en su 9ª edición.

Al mismo se han presentado en esta ocasión un total de 10 candidaturas, varias de ellas presentando más de un trabajo.

El Jurado del premio está constituido este año por:

- La Directora General de la Marina Mercante.
- El Jefe de Economía del diario Cinco Días.
- El Jefe de Informativos de Intereconomía TV.
- El presidente y el director general de ANAVE.

A cada uno de los miembros se ha enviado un dossier con los trabajos presentados. La reunión del jurado está previsto se celebre el día 1 de febrero, y de la misma se informará al Comité Directivo.

La entrega de los premios está previsto se celebre el día **23 de febrero, a partir de las 12.00 h**, como en años anteriores, en la sede de la Asociación de la Prensa de Madrid. Oportunamente se enviará a las empresas la correspondiente convocatoria.

#### **5. Regulación del contenido de azufre en los combustibles marinos (Anexo VI MARPOL).**

##### **5.1. Antecedentes.**

La Comisión Europea está desarrollando una revisión de la Directiva 32/1999 sobre contenido de azufre de los combustibles marinos.

Por otra parte, las navieras de los países europeos ribereños de las zonas de control de emisiones (ECAs), están sumamente preocupadas por la próxima entrada en vigor, el 1 de enero de 2015, de las modificaciones al Anexo VI de la OMI que obligan a un contenido máximo de azufre del 0,1%.

ECSA, que representa a las asociaciones europeas de navieros, ha remitido a la Comisión su posición, que resulta complicada:

- Por una parte solicita que, en general, la Directiva se alinee con el Anexo VI de MARPOL revisado, sin elementos que vayan más allá.
- No obstante, piden que la UE promueva en la OMI la revisión del Anexo VI, de modo que en las ECAs el límite no se reduzca hasta el 0,1%, sino hasta el 0,5%.

Este planteamiento de ECSA permitiría que, a partir de 2020, desapareciesen las ECAs y en todo el mundo se aplicasen las mismas normas, lo que supondría una simplificación muy notable.

Además, se evitaría el riesgo de la definición de una nueva ECA en el Mediterráneo, planteamiento que defienden muchos países del Norte de Europa, en especial Finlandia, lo que supondría un serio revés para el transporte marítimo español.

## **5.2. Reunión en Madrid con CEOE y AOP (13 enero).**

Con objeto de contrastar puntos de vista y confirmar la posición que en este asunto mantiene la industria refinera, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron, el jueves 13 de enero, con la Asociación de Operadores de Productos Petrolíferos, con REPSOL y con CEPSA. También asistió una representante de la CEOE.

En esta reunión pudimos confirmar que:

- A las empresas refineras (tanto españolas como internacionales) les interesa que los buques puedan seguir quemando fuel-oil. Aseguran que a día de hoy incluso el límite de 0,5% no se podría conseguir únicamente con la desulfuración del fuel.
- La postura de EUROPIA (asociación europea de empresas operadoras de productos del petróleo) es que cualquier normativa en esta materia debe partir de la OMI.

Se puso de manifiesto la conveniencia de cuantificar a la Comisión y a la OMI las emisiones de CO<sub>2</sub> que estarían asociadas a la desulfuración masiva del fuel oil marino y de intercambiar información actualizada sobre los sistemas de depuración de los gases de escape (*scrubbers*). Disponemos de amplia y reciente información sobre este asunto, por si alguna empresa estuviese interesada.

Acordamos seguir en contacto para tratar de consensuar una postura común de cara a la administración tanto a nivel nacional como internacional.

## **5.3. Reunión en la sede de ICS en Londres (26 enero).**

El día 26 de enero, la International Chamber of Shipping organizó, en sus oficinas de Londres, una reunión monográfica sobre este asunto. Asistieron representantes de 12 países de Europa, además de Bahamas y Canadá, así como representantes de CLIA (Cruise Lines International Association) y de Interferry. Por parte de ANAVE, asistió D. Manuel Carlier.

El objeto de la reunión era poner en común las preocupaciones de diferentes países sobre la problemática anteriormente descrita y proponer posibles actuaciones o vías de solución para las mismas.

La reunión fue larga e interesante y en la misma quedó de manifiesto que los diferentes afectados por la problemática de las ECAs (en particular, los países del norte de Europa y Canadá) están barajando diferentes soluciones, cada uno a la medida de sus necesidades específicas.

La posición que, en nombre de ANAVE, mantuvimos en dicha reunión se puede resumir como sigue:

- No hay por el momento, ninguna seguridad (y sí serias dudas) de que vaya a existir realmente disponibilidad en cantidad y distribución geográfica suficiente del combustible de 0,1% de azufre en 2015, y sería necesario hacer esa evaluación lo antes posible.
- Vistas las negativas consecuencias que previsiblemente tendrá para los tráficos europeos de SSS el límite superior de 0,1% en las ECAs ya existentes, una medida fundamental es que ICS se oponga a que se designen nuevas zonas ECA mientras no se encuentren soluciones a los problemas planteados.
- Sobre la depuración de los gases de escape mediante *scrubbers*, se están comenzando a publicar los resultados de proyectos piloto que aportan resultados muy alentadores en cuanto a efectividad. No obstante, el volumen, peso y precio es muy elevado, lo que hace su aplicación muy problemática a los buques existentes, al menos en el horizonte de 2015. No obstante, es posible que pueda ser una solución, al menos parcial, en el futuro.
- Para conseguir algún resultado en la OMI sería necesario:
  - El apoyo de algunos gobiernos.
  - La coordinación de una **posición plenamente unitaria en el sector naviero internacional** y, a ser posible, contar con el **apoyo a la misma de la industria refinera**.
  - La solución debería ser **lo más sencilla posible** de explicar y aplicar.
  - Por todo lo anterior, por el momento la única solución que parece viable sería una **suspensión de la fecha del 2015 para la aplicación del límite de 0,1% en las ECAs**, hasta que se disponga del análisis de disponibilidad y se hayan acordado medidas para paliar el impacto sobre los tráficos de SSS en Europa y Norteamérica.

La secretaría de ICS someterá lo tratado en la reunión al Comité Ejecutivo de la asociación para su debate y toma de decisiones.

## 6. Asuntos varios.

### 6.1. Novedades en el personal al servicio de la Asociación.

Según ya se informó al Comité Directivo en su reunión del pasado 15 de diciembre, desde el 1 de enero de 2011 quedó sin efecto, por acuerdo mutuo, el contrato que manteníamos con el bufete Albors, Galiano y Portales, en virtud del cual se nos prestaba el servicio de asesoría jurídica por medio de D. Guillermo Mendía. Desde primeros de enero, la asesoría está a cargo de **D. Manuel Canle**, joven licenciado en Derecho y en Administración de empresas.

Asimismo, para cubrir la próxima baja maternal de Dña. Maruxa Heras, responsable de nuestro Gabinete de Estudios, se ha formalizado una beca con **D. Javier Acebes**, Ingeniero

Naval recientemente graduado, en principio hasta finales de junio, que se ha incorporado desde principio de año.

## 6.2. Nueva convocatoria de EMSA para la contratación de buques anticontaminación.

EMSA pondrá en marcha el próximo lunes, 31 de enero, una nueva convocatoria de contratación de buques anticontaminación cuyo fin es fortalecer su red en las siguientes áreas geográficas:

- Mar Báltico.
- Mar Mediterráneo central.
- Golfo de Vizcaya.
- Mar Mediterráneo occidental.
- Mar Negro.

Hasta la fecha, EMSA ha firmado catorce contratos de servicio de buques anticontaminación con diferentes empresas privadas. Como saben, estos buques se dedican a sus actividades comerciales habituales dentro de una zona determinada y, en caso de emergencia, se deben movilizar en un corto espacio de tiempo (normalmente 24 horas) y ser transformados en buques anticontaminación.

Durante el mes de febrero, se llevarán a cabo diversas reuniones informativas abiertas al público. Para conocer más detalles sobre los lugares y las fechas se puede consultar el siguiente enlace <http://www.emsa.europa.eu/end182d272.html>.

El próximo lunes, una vez recibamos la convocatoria detallada, la circularemos a todas las empresas navieras asociadas.

## 6.3. Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2011.

El 23 de diciembre de 2010 se publicó en el BOE la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011. Por lo que respecta a las empresas navieras, los aspectos más relevantes de dicha Ley han sido los siguientes:

- **Avales públicos:** Se vuelve a incluir un máximo de 40 millones de euros para garantizar las operaciones de crédito concertadas por empresas navieras domiciliadas en España, destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española, en las mismas condiciones de los últimos años.
- **Tasas:** El artículo 74 establece que, a partir del 1 de enero de 2011, los tipos de cuantía fija de las tasas de la Hacienda estatal, se elevan hasta la cantidad que resulte de aplicación del coeficiente 1,01 al importe exigible en el ejercicio 2010 (es decir, aumentan un 1%). Este mismo artículo, en su apartado 2, especifica que las cuantías de las tasas portuarias se aplicarán sin actualización alguna, *sin perjuicio del régimen de actualización propio establecido por dicha Ley para la **tasa de ocupación*** (las derivadas de una concesión o autorización) y la **tasa de actividad** (consecuencia del ejercicio de actividades comerciales, industriales o de servicio en el dominio público portuario).
- **Bonificaciones de las tasas portuarias:** El artículo 90 y el Anexo IX fijan las bonificaciones aplicables en los puertos de interés general a las tasas de ocupación, del buque, del pasaje y de la mercancía (tanto las bonificaciones en los puertos insulares como las aprobadas por cada una de las AAPP en virtud del artículo 19 de la Ley de puertos). Los mismos coinciden con los que les adjuntamos a nuestra circular de 19 de octubre de 2010 y Ref: Puertos 10/2010/ES, **con la excepción de las bonificaciones por insularidad en Melilla, que fueron modificadas, según nos han informado, antes de la presentación al Congreso de los Presupuestos aprobados por el Gobierno.** En el



documento **Anexo 1** (que se adjunta a este correo, separadamente de estas notas), incluimos el Anexo IX completo con todas estas bonificaciones para cada una de las AAPP.

- **Coefficientes correctores:** El artículo 91 establece los coeficientes correctores de aplicación a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía en los puertos de interés general. En el citado **Anexo 1** se incluye el cuadro con los coeficientes correctores que figuran en este artículo.
- **Cotización del régimen especial de los trabajadores del mar:** El apartado Siete del art. 132 establece la aplicabilidad al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 de dicho artículo. El apartado 1 establece como tope máximo de la base de cotización a partir del 1 de enero de 2011 en la cuantía de 3.230,10 euros mensuales. Como tope mínimo se establece la cuantía del salario mínimo interprofesional vigente en cada momento, incrementada en un sexto, salvo disposición expresa en contrario.
- **Interés legal del dinero:** Se fija en un 4,00% hasta el 31 de diciembre de 2011 (Disposición adicional décimo séptima).
- **Subvenciones al transporte marítimo para pasajeros residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla:** Se dota esta partida con 62 millones de euros (**un 22,8% menos que en 2010**), aunque es una cifra muy parecida a la estimación de la DGMM de cierre del ejercicio para dicho año. Por comparación, la partida equivalente en el caso del transporte aéreo es de 340 millones de euros, un 8,3% menos que en 2010.
- **Subvenciones al transporte marítimo para familias numerosas:** Aumenta esta partida a 5,5 millones de euros (**un 5,4% más que el año anterior**). La partida equivalente del transporte aéreo es de 7,0 millones de euros (igual que la de 2010).
- **Subvención nominativa a ANAVE por los costes de formación a alumnos embarcados en prácticas:** Se vuelven a incluir 100.000 euros para fomentar el embarque de alumnos en prácticas (ver apartado 2.1 de estas notas).

#### **6.4. Ley de Puertos - Tasa de la Mercancía - Sujeto pasivo en caso de terminales concesionadas.**

La nueva Ley 33/2010 introduce una modificación en el sujeto pasivo **sustituto** de la tasa de la mercancía que está causando cierta preocupación a algunos terminalistas y empresas navieras. En el caso de que la terminal esté concesionada, el sujeto pasivo **sustituto** pasaría a serlo el concesionario de la terminal, en lugar de el consignatario, como hasta ahora.

Conviene aclarar, de entrada, que los **sujetos pasivos contribuyentes** siguen siendo, con carácter solidario, **el naviero**, el propietario de la mercancía y el capitán del buque,

El citado cambio legal ha sido objeto de numerosas preguntas a Puertos del Estado (por parte de terminalistas, Autoridades Portuarias, ANESCO y también de ANAVE, que incluyó este asunto entre las preguntas que remitimos en noviembre a Puertos del Estado).

Algunos terminalistas están proponiendo a los consignatarios **la firma de un acuerdo** por el que éstos acepten que se le practiquen directamente las liquidaciones por la AP y reconozcan conocer el contenido de los contenedores, remolque, o bultos en general.

Sobre este asunto hay varios aspectos a considerar, entre otros:

- La forma en que se aplicarían las bonificaciones y coeficientes correctores.
- Cómo se aplicarían y las bonificaciones que han aprobado algunas AAPP, en virtud del artículo 19.3, algunas de las cuales están concebidas para su liquidación al final del ejercicio.
- La necesidad o no de hacer referencia al contenido de los bultos.

En nuestra circular de 27 de enero y ref. **Puertos 01/2011/ES** se informa más detalladamente sobre este asunto y se adjunta un modelo de acuerdo en línea con los que están circulando.

Se preguntará al Comité Directivo su punto de vista sobre las implicaciones que estos acuerdos pudieran tener y sobre la conveniencia o no de que se formalicen.

### **6.5. Reunión del Instituto Social de la Marina: coeficientes reductores para estibadores.**

El pasado 25 de enero, se celebró una reunión de la Comisión Ejecutiva del Instituto Social de la Marina, en la que ANAVE estuvo representada por D. Manuel Canle y en la que, entre otros asuntos, se hizo referencia a un cambio de criterio a la hora de calcular el coeficiente reductor de la edad de jubilación en los estibadores, que entrará en vigor a partir del 1 de febrero de este año.

Anteriormente para el cómputo de éste, se tenían en cuenta el tiempo que dichos trabajadores permanecían a la expectativa, o en espera de ser contratados. Con el cambio introducido, este tiempo no se tendrá en cuenta. El Director del ISM argumentó que con esta medida pretenden igualar a los estibadores el resto de los trabajadores. Sin embargo **los sindicatos UGT y CC.OO se reservaron la posibilidad de emprender acciones legales contra esta medida e incluso de ir a la huelga.**

### **6.6. Relación de empresas ANAVE 2011.**

Al igual que en años anteriores, hemos elaborado nuestra publicación “Empresas Navieras 2011”, que recoge los datos de flota y servicios que las propias empresas navieras asociadas nos han aportado, actualizados con fecha 1 de enero de 2011.

Según se acordó por el Comité Directivo el 10 de diciembre de 2009, desde el año pasado esta publicación no se imprime y distribuye en papel, sino únicamente en formato electrónico (pdf).

El archivo correspondiente fue circulado a las empresas asociadas el pasado 24 de enero y está también disponible en nuestra página web: [www.anave.es/alfabetico.php](http://www.anave.es/alfabetico.php)

Los listados que figuran tradicionalmente como anexos (flota de pabellón español, por tipos de buques y por orden alfabético) están por el momento actualizados a 1 de diciembre de 2010, puesto que todavía no disponemos de los movimientos (altas y bajas) del Registro de buques correspondientes al mes de diciembre. Tan pronto dispongamos de los mismos, actualizaremos en esta publicación dichos anexos y se circulará de nuevo la publicación a las asociadas.

Agradeceremos a cada empresa que revisen la publicación y nos informen de cualquier errata que puedan detectar, así como de cualquier cambio (adición, eliminación o modificación) que se produzca en los datos de sus buques o servicios.

## 6.7. Asistencia a bordo a pasajeros con movilidad reducida.

Tal y como les hemos venido informando, el **5 de diciembre** se cumplió la fecha límite para que las empresas de pasaje dispongan de un **buque accesible** a personas con discapacidad en cada línea regular, tengan a su **tripulación formada** y certificada en aspectos relacionados con la atención y cuidados a estas personas y cuenten a bordo con un **manual técnico** complementario sobre accesibilidad en infraestructuras y material móvil **aprobado por la administración**, según establece el RD 1544/2007 que regula las condiciones básicas de accesibilidad de personas con discapacidad a los modos de transporte.

No obstante, todavía está pendiente de publicación en el BOE la Orden que regulará los protocolos de formación de las tripulaciones (cuyo borrador nos consultó la DGMM el 5 de agosto de 2010, y al que ANAVE contestó en septiembre).

A mediados de diciembre, la DGMM se dirigió a cada una de las empresas afectadas, emplazándolas para que “en una semana” **presentasen** el manual técnico para su aprobación.

El aspecto sobre **quién debe elaborar los manuales** suscitó discrepancias entre las empresas-ANAVE y la administración, ya que la norma señala en su Disposición final cuarta que “... *el Ministerio de Fomento u órgano al que corresponda* **aprobará** los manuales técnicos complementarios...” pero no especifica quién debe elaborarlos.

Por ello, desde ANAVE solicitamos a los servicios jurídicos de la DGMM que se clarificase este punto y, **en paralelo, pedimos a la subdirección de Inspección, Seguridad y Contaminación, que se estableciese un plazo más flexible**. El 15 de diciembre se nos confirmó que **se ampliaba el plazo de una semana a mes y medio, hasta el 31 de enero de 2011**.

En los últimos días de enero hemos podido confirmar con las empresas que ya están presentando en dicho plazo los manuales para su aprobación, por lo que **entendemos que este asunto se ha solucionado**, aún sin tener del todo claro si realmente correspondía a las empresas haber elaborado los mismos.

## 6.8. Reglamento sobre derechos de los pasajeros que viajen por mar.

El 17 de diciembre se publicó en el Diario Oficial de la UE que el Reglamento 1177/2010, de 24 de noviembre, sobre los derechos de los pasajeros que viajan por mar y por vías navegables, cuyo texto ya conocíamos y habíamos adelantado a las empresas mediante la circular de Ref. UE 2/2010/GM enviada el 15 de octubre.

El Reglamento entró en vigor formalmente a los 20 días desde su publicación, si bien, de acuerdo con su art. 31, será aplicable a partir del **18 de diciembre de 2012**.

ECSA nos ha indicado que está previsto que, con la antelación necesaria, se desarrollen unas pautas con la participación de expertos de las empresas para asegurar que la aplicación del Reglamento se produce de una manera homogénea en todos los Estados miembros, de cuyo proceso les mantendremos informados.

## 6.9. Proyecto de RD sobre seguro de los Propietarios de los buques.

La DGMM nos remitió, el 14 de enero, un Proyecto de Real Decreto por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques para reclamaciones de Derecho Marítimo, mediante la transposición de la Directiva 20/2009, la principal misión de este RD, es la emisión de un certificado de seguro, que deberá de estar a bordo del buque.

Tras realizar una revisión del mismo, circulamos a las empresas un borrador de alegaciones. Habiendo tenido en cuenta las respuestas recibidas de las empresas, con fecha 28 de enero hemos remitido a la DGMM nuestras alegaciones. En esencia:

- Hay una errata en el preámbulo, donde se cita en lugar de la Directa 20/2009, la Directiva 20/2008.
- El apartado 7 (sanciones) del Proyecto hacía una referencia demasiado genérica al título de faltas y sanciones de la Ley 27/1992. En el entendimiento de que conviene unificar criterios entre las Capitanías Marítimas, siguiendo indicaciones de las empresas y por analogía con los artículos 115.2.k) y 115.3.c) de la Ley 27/1992 (LPEMM), pedimos que el incumplimiento se considere una falta Grave.
- En el proyecto de RD se establece un régimen sancionador más duro que en la Directiva Comunitaria: mientras en la Directiva se establece que en caso de no llevar a bordo el certificado de seguro, “se podrá” dictar una orden de expulsión contra el buque, en el proyecto de RD, se dice que la Capitanía Marítima “procederá” a dictar una orden de expulsión contra el buque, en la misma circunstancia. Hemos propuesto, en su lugar: “en el caso de no llevarse a bordo el certificado y de que existan riesgos para la seguridad, las Capitanías Marítimas podrán proceder a dictar una orden de expulsión...”

#### **6.10. Nuevo Libro de Registro de Hidrocarburos (*Oil Record Book*).**

El 1 de enero entraron en vigor unas enmiendas de SOLAS al Anexo I de MARPOL que modifican el Libro de Registro de Hidrocarburos (Partes I y II), y que **las empresas deben sustituir por los nuevos modelos actualizados**.

El 22 de diciembre, el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM nos informó de que el Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento disponía de una tirada corta de urgencia del nuevo Libro de Registro de Hidrocarburos y que, a partir del 9 de enero, habría disponibles más copias.

Aunque los libros nuevos son obligatorios a partir del 1 de enero de 2011, la DGMM nos indicó que las empresas pueden continuar utilizando el Libro de Registro de Hidrocarburos actual hasta que se rellenen todas las páginas o, a más tardar, **hasta mediados de febrero**.

También, para aquellas empresas que lo soliciten, la DGMM tiene previsto aceptar y legalizar el Libro de Registro de Hidrocarburos en inglés publicado por la Maritime and Coastguard Agency británica (MCA) para buques españoles en los que el idioma de trabajo sea el inglés.

Para evitar posibles deficiencias en las inspecciones de Port State Control por el incumplimiento de la normativa de SOLAS, recomendamos a las empresas que se aseguren de que todos sus buques disponen del libro actualizado para la fecha anteriormente indicada.

#### **6.11. Revisión de la normativa de la UE sobre seguridad de buques de pasaje.**

Recientemente, el bufete marítimo AMYA nos ha remitido a consulta un cuestionario sobre una **nueva iniciativa de la Comisión** que pretende analizar si el alcance de la normativa existente en la UE sobre seguridad de los buques de pasaje se debería ampliar a buques a los que actualmente no se les aplica, en todos los tráficos intraeuropeos, así como identificar posibles lagunas y obstáculos que pueda generar dicha normativa en el mercado interior.

Por razones de principio, entendemos que **la UE no debería entrar en la regulación de nuevas materias** sino que su labor se debería centrar en transcribir la normativa ya adoptada por la OMI.

Dada la complejidad del cuestionario y que el plazo para enviar el cuestionario cumplimentado finaliza el **15 de febrero**, hemos pedido a las empresas que nos indiquen si consideran conveniente que también se responda al mismo desde ANAVE o si piensan que es más adecuado que lo hagan individualmente aquellas empresas que lo deseen.

La circular SMA 1/2011/AB, de 25 de enero, contiene información adicional sobre este asunto.

#### **6.12. Proyecto Piloto de la Comisión para reducir los trámites aduaneros al SSS (Blue Belt).**

En nuestra circular de 20 de diciembre y Ref: UE 04/2010/ES, les informábamos de que la Comisión Europea había lanzado un proyecto piloto, denominado *Blue Belt*, cuyo objetivo es aprovechar las tecnologías disponibles para la monitorización del transporte marítimo, fundamentalmente a través de la red SafeSeaNet, para reducir al mínimo la burocracia aduanera y administrativa asociada a los buques de cualquier pabellón que operan en el mercado común europeo.

A través de ECSA se solicitaba la colaboración de 100/200 buques, tanto de carga como de pasaje o mixtos carga/pasaje.

Finalmente 3 empresas asociadas han presentado un total de 9 buques para participar voluntariamente en el proyecto, de lo que informamos a ECSA oportunamente.

#### **7. Ruegos y preguntas.**