



## **REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE (CONJUNTA CON LA COMISIÓN PERMANENTE)**

Jueves, 6 de octubre de 2011, a las 12:00 h  
Sede de ANAVE: Dr. Fleming, 11, 1 D  
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. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: Cluster Marítimo y SPC-Spain.
  - 2.2. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Puesta en marcha del Consejo del Mar de la CEOE, bajo la presidencia de D. Adolfo Utor.
  - 3.1. Composición y objetivos.
  - 3.2. Grupos de trabajo constituidos.
  - 3.3. Propuestas de actuación para programas electorales de los partidos políticos.
4. Novedades normativas en el ámbito internacional.
  - 4.1. UE: Propuesta de la Comisión Europea para revisar la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
    - 4.1.1. Resumen y valoración del contenido de la propuesta.
    - 4.1.2. Reuniones mantenidas con AOP y con las autoridades españolas.
    - 4.1.3. Informe sobre medidas complementarias ("toolbox") publicado en septiembre por la Comisión Europea.
  - 4.2. OMI: Acuerdos alcanzados para la regulación de las emisiones de CO<sub>2</sub>.
5. Decisión de la Comisión Europa sobre posibles Ayudas de Estado españolas por la vía de ventajas fiscales para la inversión en buques:
  - 5.1. Resumen de la Decisión de la Comisión.
  - 5.2. Tramitación.
  - 5.3. Resumen de lo tratado por la Comisión Permanente (reunión 20 septiembre).
  - 5.4. Contactos mantenidos con la Administración española (Fomento, Hacienda e Industria).
  - 5.5. Informe de alegaciones a presentar por ANAVE.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo se celebró el 21 de junio, previamente a la Asamblea General.

El borrador de acta se **adjunta** a estas notas. Se propondrá su aprobación.

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

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

#### **2.1.1 SPC-Spain.**

- La principal novedad es que, a petición del presidente de Puertos del Estado (EPPE), D. Fernando González Laxe, la asociación deberá dejar la oficina que ocupa en la sede del EPPE Puertos del Estado. Como se recordará, SPC-Spain se trasladó a estas oficinas, cedidas gratuitamente, para reducir sus costes. La empresa TEIRLOG, que presta el servicio de Dirección Técnica a SPC-Spain ha ofrecido alojar gratuitamente a la asociación en sus oficinas. Las reuniones de Junta Directiva y Grupos de Trabajo se celebrarán en las sedes de las diferentes organizaciones miembros de la asociación (ANAVE, ANESCO, CETM, etc).
- Se ha acordado con el presidente del EPPE la explotación de la base de datos de los puertos para obtener unas estadísticas de cargas movidas en SSS en España en 2010.
- Se ha acordado la participación de SPC-Spain en dos propuestas de proyectos que se han presentado a las ayudas de las redes TEN-T.
- Está previsto mantener el 4 de octubre una reunión de la Comisión Ejecutiva, en la que se fijará fecha para las reuniones de la Junta Directiva.

#### **2.1.1 Cluster Marítimo.**

- El 12 de julio se celebró un desayuno con el Senador D. José Segura, presidente de la comisión conjunta de Congreso y Senado sobre el Cambio Climático, que trató sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte marítimo.
- Se han recopilado de los distintos sectores sus propuestas prioritarias de actuación para los programas electorales, que se han hecho llegar a los diferentes partidos políticos.
- El día 3 de octubre está previsto celebrar reuniones del Comité Ejecutivo y de la Asamblea. Se propondrá la renovación, sin elecciones del actual presidente (D. Federico Esteve) y vicepresidente (D. José Luis Cerezo). Se informará al Comité Directivo sobre lo tratado.

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

Nuestra Asociación ha participado en numerosas reuniones, entre las que cabe citar las siguientes:

- El 7 de julio, D. Andrés Luna y D. Manuel Carlier mantuvieron una reunión con la Directora General de la Marina Mercante, Dña. Isabel Durántez, y el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, D. Francisco Ramos.

- El 11 de julio, D. Juan Riva, Presidente de ECSA y D. Alfredo Pardo, Presidente del IME, participaron en una mesa redonda titulada “*El tráfico marítimo: impacto de la ampliación del Canal de Panamá en el comercio internacional*”, en un seminario internacional sobre el Canal de Panamá.
- El 12 de julio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron a un “*Desayuno del Cluster Marítimo Español*” sobre el transporte marítimo como medio menos contaminante, en el que intervino D. José Segura, Presidente de la Comisión Mixta Congreso-Senado para el estudio del Cambio Climático.
- El 15 de julio, D. Manuel Carlier recibió, en la sede de ANAVE, a D. Santiago Ciriza Asesor Jurídico del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de España (COMME), con quien trató sobre posibles líneas de colaboración entre ambas organizaciones.
- Los días 18 y 26 de julio, Dña. Esther Celdrán representó a ANAVE en sendas reuniones de la Comisión Ejecutiva del Instituto Social de la Marina.
- El 22 de julio, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán se reunieron con D. José Zaragoza, Subdirector General Adjunto de la DGMM, para tratar sobre el convenio de becas de embarque suscrito entre la DGMM y ANAVE.
- Los días 28 y 29 de junio se celebró en Amsterdam la asamblea general de ECSA, en la que asumió la presidencia D. Juan Riva. Participó también D. Manuel Carlier.
- Los días 13 y 20 de septiembre, Dña. Esther Celdrán participó en sendas reuniones de la Comisión Ejecutiva y del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- El 20 de septiembre, Dña. Elena Seco participó en una reunión de la Subcomisión Intermodalidad del Ministerio de Fomento.
- El 21 también, Dña. Paula Díaz asistió a una jornada sobre los gabinetes de prensa y las redes sociales, organizada por la CEOE para los responsables de comunicación de las organizaciones asociadas.
- El 26 de septiembre, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible del COIN, del que es Vicepresidenta.
- El 27 de septiembre, D. Adolfo Utor, como Presidente del Consejo del Mar de la CEOE, participó en una Mesa Redonda sobre “*El futuro de la industria naval europea*”, en un Seminario sobre Estrategia y Política Industria Naval que organizó la Armada Española los días 27 y 28 en Madrid, con motivo de la Semana Naval de la Armada.
- El mismo día 27, D. Juan Riva, como presidente de ECSA, presentó en Bruselas el informe anual de esta organización. En la reunión del Comité Directivo se dispondrá de copias de este informe para los miembros que lo deseen.

### **3. Puesta en marcha del Consejo del Mar de la CEOE bajo la presidencia de D. Adolfo Utor.**

El pasado día 27 de septiembre, tuvo en la sede de la CEOE la constitución formal del Consejo del Mar, que presidió D. Adolfo Utor, en nombre de ANAVE.

Como ya se informó al Comité Directivo, la iniciativa de creación de este organismo procede de ANAVE, al haberse constatado la constancia general de la gran relevancia económica de

los sectores empresariales relacionados con el mar junto con una insuficiente visibilidad e influencia de los mismos en la opinión pública, en la Administración e incluso en los foros empresariales como la propia CEOE.

Tras el cambio en la presidencia de la CEOE, el presidente de ANAVE propuso informalmente al nuevo presidente, D. Juan Rosell, la creación de un nuevo organismo consultivo, que aglutinase los intereses empresariales relacionados de una u otra forma con el mar. Ante su respuesta positiva, se iniciaron contactos informales un primer grupo de asociaciones sectoriales, que se concretaron en propuesta formal conjunta a la CEOE.

La Junta de ésta aprobó su creación y una “ficha” de objetivos y prioridades a corto plazo, junto con los nombramientos de D. Adolfo Utor como Presidente (ANAVE), y dos Vicepresidentes: D. Javier Garat (FEOPE: Pesca) y D. Alejandro Landaluze (ANEN: Marina Deportiva).

### **3.1. Composición y objetivos.**

Como todos los organismos consultivos de la CEOE son de carácter abierto, tras la aprobación por la Junta, se abrió la posibilidad de que se sumasen a esta iniciativa todas las organizaciones miembros de la CEOE que tuviesen interés.

La respuesta ha sido muy positiva. Las siguientes organizaciones sectoriales y territoriales, miembros de la CEOE, han pedido participar en el nuevo Consejo:

#### **12 Organizaciones sectoriales:**

- ANAVE (Navieros)
- ANARE (Remolcadores)
- ANEN (Náutica de recreo)
- ANESCO (Estibadores y Consignatarios)
- ANFACO y CONXEMAR (Industria transformadora de la pesca)
- APROSER (Externalización de Procesos)
- ASEDAS (Distribución)
- AEGIC (Inspección y Certificación)
- CETM (Transporte de Mercancías por carretera)
- CEPPT (Cluster Empresas Pesqueras Países Terceros)
- FEOPE e IVAEMPA (Pesqueros)
- OFICEMEN (Cemento)

#### **12 Organizaciones Territoriales:**

- Andalucía
- Alicante
- Asturias
- Comunidad Valenciana
- Canarias
- Galicia
- Las Palmas
- Madrid
- Murcia
- Pontevedra
- Tenerife
- Valencia

#### **1 Empresa**

- Mercadona

Como **cometidos y objetivos globales** del Consejo se han establecido los siguientes:

- Analizar la situación de los distintos sectores empresariales relacionados con el mar para:
  - conocer sus principales inquietudes y problemática,
  - evaluar su dimensión e importancia social y económica para la economía española,
  - analizar sus interrelaciones en busca de posibles sinergias
  - y defender sus intereses ante las diferentes Administraciones, tanto a nivel europeo como nacional y autonómico.
- Analizar e informar, desde una óptica global e integrada de los sectores empresariales marítimos, las iniciativas normativas de las diferentes Administraciones y, consensuar, en su caso, las alegaciones pertinentes.
- Constituir un foro para plantear cuantas estrategias e iniciativas afecten a los sectores marítimos desde la óptica empresarial.

Y para el primer año de funcionamiento se han establecido las siguientes **Tareas prioritarias**:

- **Elaboración de un informe: “Memorándum de los sectores empresariales vinculados con el mar en España”** que evalúe la importancia económica y social de los mismos en la economía española, acreditando su importancia estratégica para la misma y formule una serie de propuestas de actuaciones para su potenciación.
- **Presentación pública de este documento** en un acto con la Administración y medios de comunicación.
- **Presentación del Consejo del Mar y establecimiento de cauces directos de relación e información con los organismos pertinentes** de la UE, la Administración Estatal y las CC.AA., en aras a una mejor defensa de los intereses empresariales del sector.
- En particular, **presentación del Consejo del Mar, sobre la base del Memorándum a los miembros españoles del Parlamento Europeo** participantes en las comisiones del mismo que resultan relevantes para los sectores marítimos: Comercio Internacional; Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria; Industria, Investigación y Energía; Transportes y Turismo; Pesca; Empleo y Asuntos Sociales.
- **Análisis del funcionamiento de los puertos europeos**, especialmente la organización de los servicios de manipulación de la carga, para mejorar la competitividad y atender mejor a las necesidades de las empresas.
- Análisis y seguimiento de las principales **iniciativas y propuestas legislativas, tanto a nivel europeo como nacional**, con presentación, en su caso, de las alegaciones pertinentes, ante las distintas Administraciones e instituciones, dando prioridad a los temas que no son suficientemente tratados en otros foros y a los asuntos en los cuales los participantes tienen sinergias.
- Análisis, discusión y tratamiento de los asuntos que planteen los miembros del Consejo o puedan ser consultados al mismo.

### **3.2. Grupos de trabajo constituidos.**

En la primera reunión se acordó constituir tres grupos de trabajo, con las siguientes tareas:

- **Grupo de Trabajo de Relaciones Institucionales:** encargado de establecer los cauces de comunicación con las Administraciones y organizar las presentaciones públicas. Estará constituido por el Presidente y Vicepresidentes del Consejo. Adicionalmente, se incorporará un representante de cada sub-sector sectorial o bien territorial, dependiendo del ámbito de la presentación que se vaya a llevar a cabo.
- **Elaboración del “Memorándum de los sectores empresariales vinculados con el mar en España”.** Habrá un “grupo de redacción de unas 6-8 personas” y cada organización-miembro designará una persona de contacto para aportar la información necesaria.
- **Grupo de Trabajo de seguimiento y participación en el proceso de consolidación de la Política Marítima Integrada.** Formado por un representante de cada una de las organizaciones interesadas en este asunto.

### 3.3. Propuestas de actuación para programas electorales de los partidos políticos.

Cada organización-miembro ha aportado ya a la secretaría de la CEOE sus propuestas de actuaciones prioritarias, con vista a su posible inclusión en los programas electorales de los partidos políticos. La secretaría elaborará un informe de síntesis que, junto con las propuestas de los demás órganos consultivos de la CEOE, se remitirán a los partidos políticos.

Se mantendrá informado al Comité Directivo de las actividades de este Consejo. Del mismo modo, se canalizarán a través del mismo las iniciativas que puedan acordarse en ANAVE.

## 4. Novedades normativas en el ámbito internacional.

### 4.1. UE: Propuesta de la Comisión Europea para revisar la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

#### 4.1.1. Resumen y valoración del contenido de la propuesta.

El 15 de julio, la Comisión Europea hizo pública su propuesta de revisión de la Directiva del asunto, que transpone las modificaciones acordadas por la OMI en 2008 al Anexo VI de Marpol, que serán de aplicación en las SECAS a partir de 2015 y a partir de 2020/2025 para el resto de zonas.

Como ya esperábamos, y así se ha manifestado en el Comité Directivo con anterioridad, la propuesta mantiene las diferencias existentes entre la Directiva Europea y el Anexo VI de MARPOL: básicamente, mayores restricciones en el contenido de azufre en el caso de buques de pasaje en tráficos intracomunitarios (1,5%) y en el caso de buques en puerto (0,1%).

Tanto ANAVE como ECSA han aceptado este planteamiento con la condición, que ya manifestaron en los contactos con la Comisión, de que la normativa europea revisada no fuese más allá que el Anexo VI en ningún otro nuevo aspecto.

Sin embargo, la propuesta de la Comisión contiene **dos aspectos que se consideran inaceptables por el sector:**

- Propone que los nuevos límites aplicables a las SECAs (0,1% de contenido de azufre), sean exigibles a **todos los buques de pasaje en servicio regular** en aguas territoriales y ZEE de la UE, si bien, a partir de 2020 (mientras que la misma exigencia en las SECAs se aplicará en 2015).

- No incorpora la cláusula del art. 18.2 del Anexo VI de Marpol por la cual, **si un buque puede acreditar que no ha encontrado combustible que cumpla los techos máximos de azufre, no debería ser sancionado** y además, que no es exigible que un buque se desvíe de su ruta para obtener dicho combustible.

En nuestra circular de fecha 18 de julio y referencia **SMA 34/2011/ES** les remitimos el informe de ANAVE para la administración en el que razonábamos la anterior posición y al que le remitimos para un análisis más detallado.

#### **4.1.2.Reuniones mantenidas con AOP y con las autoridades españolas.**

La Administración española (Ministerio de Medio Ambiente) convocó, con mucha antelación, una reunión el 6 de septiembre para escuchar los puntos de vista de los principales sectores afectados por la propuesta, con vista a definir la posición española en Bruselas. A esta reunión fueron invitados a participar tanto ANAVE como AOP (Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos).

Previamente, el día 1, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco mantuvieron una reunión con representantes de AOP para tratar de presentar una posición común a la administración. AOP apoyó desde un primer momento los puntos contenidos en el informe de ANAVE y pidieron que se añadiera uno más, pidiendo que se eliminase la **prohibición** de comercializar combustible marino con contenido de azufre mayor del 3,5%. AOP lo razona en que el objetivo de reducir las emisiones de azufre debe ser tecnológicamente neutro y no impedir el desarrollo de soluciones que favorezcan la máxima competitividad, por ejemplo, el uso de depuradores de azufre (*Scrubbers*). ANAVE consideró aceptable este punto, que fue incluido en el informe de posición común que se remitió al Ministerio de Medio Ambiente antes de la reunión del día 6 de septiembre en un documento conjunto.

A esta reunión, además de representantes del Ministerio de Medio Ambiente, ANAVE y AOP, asistieron representantes del Ministerio de Fomento (DGMM), que apoyaron en todo momento las peticiones de ANAVE-AOP (que les habíamos adelantado); del Ministerio de Industria; así como Dña. Pilar García Doñoro, miembro de la Representación Permanente de España en Bruselas y del Consejo de Medio Ambiente, en el que se debatirá la propuesta.

Sobre el informe conjunto ANAVE-AOP presentado a la reunión, sólo se planteó cierto rechazo a la petición de permitir la comercialización de combustible con contenido de azufre superior al 3,5%, solicitándose de AOP que remitiera un argumentario más detallado que justificase dicha petición antes del martes 13 de septiembre, fecha en la que se reunió el grupo de trabajo del Consejo de Medio Ambiente para debatir la propuesta.

Tras esta reunión del grupo de trabajo, el Ministerio de Medio Ambiente nos remitió un informe detallado de la delegación española defendió, que en la reunión del Consejo la postura acordada. No existe todavía fecha para una nueva reunión del Consejo, de la que se nos mantendrá informados y se nos pedirá colaboración.

Por el momento hay que considerar como óptima la coordinación y colaboración que está llevando la Administración en relación en este asunto.

#### **4.1.3.Informe sobre medidas complementarias (“toolbox”) publicado en septiembre por la Comisión Europea.**

Como ya anunciase la Comisión Europea (CE) cuando hizo pública, antes del verano, su propuesta de revisión de la Directiva sobre contenido de azufre de los combustibles marinos, el pasado día 21 de septiembre, la CE presentó un documento de trabajo llamado ‘caja de herramientas’ (*toolbox*) que pretende minimizar el enorme impacto económico que va a traer

consigo la reducción del contenido de azufre de los combustibles, más allá de las normas internacionales de la OMI.

La propuesta de Directiva, que proviene de la Dirección General de Medio Ambiente, afectará a miles de buques que verán mermada su competitividad en relación con otros modos de transporte. Frente a eso, estas 'herramientas' de la Comisión, preparadas por la Dirección General de Transportes, no son más que pequeños parches de los que difícilmente se podrán beneficiar más que un mínimo porcentaje de los buques afectados.

La Comisión propone, como medidas a corto plazo, la posibilidad de utilizar los fondos de las Redes Transeuropeas de Transporte dedicados a las Autopistas del Mar (que propone aumentar de 30 a 70 millones de euros), del programa Marco Polo y los créditos del Banco Europeo de Inversiones, dando prioridad a la realización de estudios, proyectos-piloto o programas que fomenten el uso de los depuradores de gases de escape (*scrubbers*), combustibles alternativos (como LNG) o toma de electricidad de tierra en puerto.

Esto es, sin duda, positivo y algunos buques y empresas podrán paliar así el coste que les supondría la modificación de la Directiva. Pero estaríamos hablando de algunas docenas de buques frente a varios miles que se verán afectados por el cambio normativo.

La CE reconoce, en el nuevo documento, las restricciones presupuestarias que algunos de los programas comunitarios antes citados están padeciendo y propone suplirlas en parte permitiendo ayudas de Estado para aquellas inversiones en los mismos campos que se realicen antes de la adopción o entrada en vigor de las nuevas medidas. Lamentablemente, los problemas presupuestarios de los Estados miembros, son si cabe más graves que los de la CE. Ni Grecia, ni Italia, ni España (tres de los países con más servicios regulares de pasaje en Europa) están ni mucho menos en condiciones de aportar ayudas económicas a los armadores de sus ferries para compensar el aumento de coste que les supondría la revisión de la Directiva.

Por tanto, es positivo que aún la Comisión reconozca que la propuesta de directiva va a tener el enorme impacto económico sobre las empresas navieras, pero estas medidas son totalmente insuficientes.

Por ello, tanto ECSA como ANAVE deberían insistir en que lo más razonable sería que la propuesta de revisión de la Directiva se ciñese estrictamente al Anexo VI del Convenio Marpol y que cualquier medida que fuese más allá de lo ya aprobado a nivel internacional por la OMI, se propusiera por la UE para su discusión en este ámbito.

#### **4.2. OMI: Acuerdos alcanzados para la regulación de las emisiones de CO<sub>2</sub>.**

El 15 de julio, el Comité de Protección del Entorno Marino (MEPC) de la OMI, en su 62º periodo de sesiones, adoptó por amplia mayoría un conjunto de medidas obligatorias, de carácter técnico, para la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por los buques.

Las medidas objeto de debate eran principalmente dos, sobre las que ya hemos venido aportando información a las empresas asociadas en los últimos dos años: el Índice de Eficiencia Energética para Buques Nuevos (EEDI) y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética para todos los buques (SEEMP). No se entró a debatir sobre medidas complementarias basadas en el mercado, como comercio de emisiones o una tasa sobre el combustible.

En nuestra circular de 18 de julio y referencia **SMA 35/2011/MC**, les informamos detalladamente y adjuntamos las medidas adoptadas, que se resumen en:



- **Obligatoriedad de obtener el Índice de Eficiencia Energética Calculado para Buques Nuevos (EEDI)** (en la circular mencionada en el párrafo anterior se detalla a quien será aplicable dicho índice, fechas, objetivos, etc.).
- **Plan de Gestión de la Eficiencia Energética (SEEMP):** todos los buques, desde la entrada en vigor de estas enmiendas (que se espera que tenga lugar el 1 de enero de 2013), deberán llevar a bordo un Plan, desarrollado con arreglo a las Directrices de la OMI.
- **Cooperación técnica con países en desarrollo:** los Estados miembros de la OMI deberán prestar cooperación técnica a los Estados en vías de desarrollo. Se pretendía, de este modo, dar acogida al criterio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas” reclamado por los países emergentes.

### **Valoraciones:**

Los comisarios europeos de Transportes (Siim Kallas) y de Cambio Climático (Connie Hedegaard) han valorado muy favorablemente este acuerdo, que el sector confía retrase la amenaza de la UE de introducir medidas regionales sobre instrumentos de mercado. Sin embargo, será necesario que se produzcan nuevos avances en este sentido para quitar definitivamente esta idea de la Comisión.

Las organizaciones navieras (ICS y ECSA) han valorado muy favorablemente este acuerdo de la OMI y han escrito a la secretaria general de la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (UNFCCC), poniendo énfasis en dicho acuerdo. Además, han manifestado que ambas organizaciones han alcanzado un acuerdo para apoyar que la OMI siga trabajando para acordar las llamadas “medidas de mercado” y que, dentro de éstas, el sector ha acordado una clara preferencia por el modelo “Tasa sobre el combustible + Fondo de compensación” que sobre los sistemas de “Comercio de Emisiones”.

La secretaria de la UNFCCC ha respondido señalando que en este momento el sector marítimo ha tomado el liderazgo en materia de regulación de las emisiones de CO<sub>2</sub>, ya que es el único sector que cuenta con una normativa global.

Un elemento adicional importante es que los acuerdos de julio en la OMI se tomaran por mayoría (aunque muy amplia) y no por consenso (como suele ser la norma en la OMI). Con ello la OMI parece haber querido demostrar a los países emergentes que no va a permitir un bloqueo sistemático de las negociaciones. Esto podría conducir a que. A partir de ahora, se alcanzase un acuerdo relativamente rápido sobre medidas de mercado. Aunque ello supondría, sin duda, un mayor coste para los armadores, tendría la gran ventaja de ser una regulación global, y que disuadiría a la Comisión Europea de establecer un sistema de Comercio de Emisiones específico para Europa.

**NOTA:** En la sección Tribuna Profesional del boletín informativo de ANAVE del mes de septiembre, se ha publicado un artículo que detalla las novedades resumidas más arriba en relación tanto con las emisiones de azufre como las de CO<sub>2</sub>, cuya lectura podría ser de interés para las empresas.

### **5. Decisión de la Comisión Europa sobre posibles Ayudas de Estado españolas por la vía de ventajas fiscales para la inversión en buques:**

Dado que algunas empresas asociadas afectadas directamente por este asunto no son miembros del Comité Directivo, previa consulta al Presidente, se ha invitado a dichas empresas a sumarse a la reunión a partir de las 13 o 13.15 h.

## 5.1 Resumen de la Decisión de la Comisión.

- Las denuncias proceden de 7 asociaciones de astilleros europeos y una empresa naviera.
- La Comisión demuestra un conocimiento detalladísimo del sistema y de la legislación española. En buena parte, eso se debe a que la Administración española ha aportado información muy completa y muy sensible, incluyendo hojas de cálculo que resumen los beneficios de la operación.
- La CE, posiblemente siguiendo esas hojas, asegura que el beneficio medio es del orden de un 30% del precio del buque y que recae en un 85-90% en el naviero, un 10-15% en los inversores, y que *“es posible que los astilleros, bancos y otros intermediarios financieros también obtengan algún beneficio, pero la Comisión no está en condiciones de evaluarlo”*.
- Se acusa a España de medidas de ayuda no comunicadas y en muchos aspectos selectivas (no generales, sino específicas para buques, lo que les confiere el carácter de Ayuda de Estado). Algunos puntos concretos de la legislación española y de su aplicación que se critican son:
  - Aplicación del TTax a las AIE (a las que la CE no considera empresas navieras)
  - Amortización anticipada al momento del primer pago, antes de la entrega
  - No gravamen de las plusvalías de las AIE al ejercitarse la opción de compra por el armador, por considerarse el buque como nuevo, como excepción al régimen general del Tonnage Tax español, tal como fue comunicado y aprobado por la Comisión.
  - Discrecionalidad de la Administración española al autorizar la aplicación solo a buques construidos en astilleros españoles (con una sola excepción).
- Resulta sorprendente que la Comisión no haga ninguna referencia ni denuncia a que:
  - Un porcentaje elevadísimo de los buques (unos dos tercios) se hicieron para armadores no españoles. No parecería lógico que el gobierno español gastase dinero de los contribuyentes españoles para que un armador extranjero (no solo de la UE, sino por ej. ruso o noruego) comprase buques por debajo del precio de mercado, recibiendo el astillero el precio del mercado.
  - Algunos de los tipos de buques a los que se ha aplicado el sistema (como buques off-shore), sería dudoso que pudiera aplicarse el Tonnage Tax. Este punto seguramente tiene que formar parte de las denuncias de los astilleros europeos, pero no se menciona.
- El importe total asciende a 8.728 millones de euros (valor total de los buques), correspondientes a 273 casos, entre el 1 de enero de 2002 y 30 de junio de 2010. [Las ayudas ascenderían a unos 2.600 millones de euros].
- La Comisión advierte que se podrá solicitar la devolución de las ayudas por parte de los beneficiarios y solicita a las autoridades españolas que hagan llegar inmediatamente una copia de la presente carta al beneficiario potencial de la ayuda.

## 5.2 Tramitación.

Este documento es una Decisión de la Comisión, es decir, un acuerdo formal del Colegio de Comisarios. Se comunicó a España el 19 de junio de 2011, dándole a España un plazo de 1 mes para presentar comentarios. España respondió el 2 de agosto.

La respuesta de España, que ANAVE formalmente no conoce, se puede resumir como sigue:

- La Administración española niega el carácter selectivo de las medidas y pide que se analicen una por una, no como un “sistema”. Jurídicamente no existe tal sistema.
- Se asegura que todas las transacciones se llevaron a cabo a precios de mercado. Pero no se aporta ningún dato como prueba al respecto.
- La actuación de la Administración no fue discrecional y se limitó a verificación y control de la veracidad de las transacciones y del cumplimiento de los requisitos.
- Sin embargo, en caso de que la Comisión considere que existen ayudas, la Administración española considera que *“en buena lógica, el principal o único beneficiario debe ser el adquirente último del bien”*. No se aportan pruebas.
- Se alega el principio jurídico de confianza legítima, porque la Comisión autorizó o permite prácticas similares a otros países. Se aportan ejemplos de Reino Unido, Holanda, Italia, Francia... de amortización acelerada, amortización anticipada (antes de la entrega), etc.
- Se alega el principio jurídico de seguridad jurídica, porque la primera denuncia se presentó en junio de 2006. La Comisión ha estado 60 meses pidiendo datos, que España ha ido aportando. Se citan precedentes los que no se recuperaron las ayudas porque habían pasado 22 y 24 meses, respectivamente.

### **5.3 Resumen de lo tratado por la Comisión Permanente.**

El 20 de septiembre, la Comisión Permanente de ANAVE se reunió para tratar monográficamente este asunto. Los principales acuerdos tomados fueron:

- Iniciar conversaciones con la Administración para coordinar con la misma que no haya unas alegaciones de cada empresa naviera, sino una respuesta conjunta de ANAVE a nivel sectorial.
- Independientemente de las alegaciones que cada empresa naviera decida realizar, de forma libre y en defensa de sus intereses, sería útil y conveniente que la Asociación elabore un informe jurídico-económico.
- En las alegaciones que ANAVE remita en este informe, sería deseable, en la medida de lo posible y siempre defendiendo al máximo los intereses de las empresas navieras, evitar perjudicar los intereses de otros posibles sectores afectados o de la Administración.

Estos acuerdos fueron informados a las empresas asociadas por circular de referencia UE 4/2011/EC y fecha 22 de septiembre, recabando su colaboración.

### **5.4 Contactos mantenidos con la Administración española (Fomento, Hacienda e Industria).**

Se han mantenido contactos detallados con las Direcciones Generales de la Marina Mercante, Tributos e Industria, así como la Gerencia del Sector Naval.

A todas estas instancias se han trasladado los acuerdos de la Comisión Permanente y, en consecuencia, el interés de ANAVE por coordinar su respuesta con la Administración y los demás afectados, siempre que queden salvaguardados los intereses de las empresas navieras.

Hemos sido informados de que la Administración está negociando actualmente con la Comisión Europea un “nuevo sistema” que sea aceptable para la Comisión, y que seríamos convocados a una reunión próximamente.

### **5.5 Informe de alegaciones a presentar por ANAVE.**

Se propondrá al Comité Directivo que los servicios de ANAVE preparen un informe jurídico económico que defienda principalmente dos aspectos:

- Apoye las argumentaciones jurídicas de la Administración española en el sentido de que las normas que se aplican en el sistema son, cada una de ellas, de carácter general, no selectivo y, por tanto, no constitutivas de ayuda de Estado.
- Acreditar que las empresas navieras han adquirido sus buques mercantes de transporte a precios sensiblemente en línea con el mercado en el momento de su contratación. A este fin, sería importante que cada empresa afectada aporte la documentación acreditativa que le sea posible.

Se presentará en la reunión del Comité Directivo un borrador de ese posible informe de alegaciones y se someterá a la discusión del Comité. Se pedirán directrices para la actuación de la asociación en este asunto.

## **6. Asuntos varios.**

### **6.1 Solicitud de alta en ANAVE de la empresa Carisbrooke Shipping LTD como miembro asociado de ANAVE.**

Ha solicitado el alta en ANAVE, como miembro de pleno derecho, la empresa naviera Carisbrooke Shipping Ltd., con sede social en Isla de Wight. Daría de alta 4 buques de carga seca, todos de bandera de UK, de entre 2.990 y 4.151 GT.

Apoyan su solicitud de ingreso, como indican los estatutos, las asociadas de pleno derecho Ership y Naviera del Cantábrico, ambas miembros del Comité Directivo.

Se propondrá al Comité Directivo que acepte su incorporación.

### **6.2 Plan de Formación de ANAVE para 2011.**

El pasado 24 de marzo, se publicó en el BOE la Resolución de 18 de marzo de 2011, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se aprobó la convocatoria para la concesión, con cargo al ejercicio presupuestario de 2011, de subvenciones públicas para la ejecución de planes de formación de ámbito estatal.

Dado que en 2010 ANAVE utilizó el 100% de la subvención que nos había sido otorgada, 170.000 €, para el plan de 2011 se había solicitado una cantidad similar. Sin embargo este año, dada las restricciones presupuestarias extremas, nos informaron el pasado 12 de septiembre de que este año nos han concedido solamente **89.000 €**, por lo que las acciones formativas a impartir se han visto reducidas respecto al año anterior, quedando el plan de con los siguientes contenidos:

<b>Acciones</b>	<b>Horas</b>	<b>Alumnos</b>
Código ISM para oficiales y persona designada	80	30
Cursos de buques ro-ro y buques de pasaje	96	45
Formación básica	110	32

Les mantendremos informados de las convocatorias de dichos cursos.

Si alguna empresa estuviera interesada en que se organizase algún curso en particular en una fecha determinada, les rogamos nos lo haga saber.

Asimismo, si alguna empresa tuviera interés en que desde ANAVE se organizase algún otro curso, sin subvención, pero con el fin de que pudiese resultar a menor coste por organizarse para un mayor número de alumnos que si lo organizase una sola empresa, les rogamos también que nos lo indiquen.

### **6.3 Proyecto de Orden sobre procedimientos para obtener la Libreta Marítima.**

La DGMM nos remitió, el 21 de junio, un Proyecto de Orden Ministerial por la que se establecen los requisitos y procedimientos para obtener la Libreta Marítima/Documento de Identidad del Marino (DIM) y que introduce un cambio sustancial respecto del actual documento de identidad de los marinos, adaptándolo a las nuevas tecnologías y a las disposiciones del Convenio de la OIT 185/2003.

Se pretende sustituir la Libreta de Inscripción Marítima, en vigor desde 1972, por un nuevo documento (DIM) que incluye un sistema de seguridad integral que permite la primera aplicación a un nivel global y con carácter obligatorio de la tecnología de identificación biométrica. Este documento tendrá el formato de una tarjeta de plástico con un chip electrónico de almacenamiento de datos.

El procedimiento para expedir, revalidar, renovar, etc., la libreta no presenta cambios sustanciales con respecto a los trámites que se vienen realizando actualmente.

El proyecto de Orden prevé que la DGMM actúe como Centro Permanente de Coordinación para atender las consultas de las autoridades de otros Estados signatarios del Convenio de la OIT 185/2003. Para ello, contará con una base de datos electrónica en la que quedará constancia de cada documento expedido, suspendido o retirado y figurarán los datos esenciales para verificar la autenticidad y validez de las libretas.

Para más información, les remitimos a nuestra circular SMA 32/11/AB, de 21 de junio.

Tras consultarlo con las empresas y no recibir ninguna observación por parte de las mismas, hemos informado favorablemente sobre el proyecto consultado.

### **6.4 Real Decreto sobre Sociedades de Clasificación.**

El 25 de junio, se publicó en el BOE el RD 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima, que entró en vigor al día siguiente de su publicación y que actualiza el RD 90/2003 para adaptarlo a la Directiva 2009/15, una de las normas incluidas en el 3<sup>er</sup> Paquete de Seguridad Marítima (Erika III). En esencia, este nuevo RD:

- **Amplía la delegación de competencias** de las organizaciones reconocidas, permitiéndoles, además de realizar las inspecciones, refrendar las revisiones anuales o intermedias y emitir nuevos certificados obligatorios.
- **Amplía los supuestos en los que se pueden delegar las funciones de inspección**, a los casos en que un buque español se construya, transforme o realice una gran reparación en el extranjero, también cuando recale en puerto español en festivos o vísperas y se necesite prorrogar el plazo de validez de un certificado, o si el buque se encuentra en el extranjero y solicita el abanderamiento en España.

Sin embargo, el RD **mantiene el régimen de responsabilidad ilimitada** de las organizaciones autorizadas tanto para los daños causados por una acción u omisión dolosa o por negligencia grave, como para los casos en los que se da una actuación negligente o temeraria.

ANAVE se había pronunciado sobre la conveniencia de **limitar** la responsabilidad de las organizaciones reconocidas por daños causados por negligencia simple cuando se nos consultó el borrador del proyecto del RD, en mayo de 2010, con el fin de que esa responsabilidad fuese asegurable, lo que permitiría que todas las SSCC aceptasen actuar por delegación.

La DGMM nos comunicó que el Consejo de Estado había dictaminado que dicha limitación sólo se podía establecer por una disposición con rango de ley, razón por la cual no se pudeo recoger en el RD.

Estaba previsto que la posibilidad de limitar la responsabilidad se recogería en la reforma de la Ley 16/1987 de Ordenación del Transporte Terrestre, que se encontraba en trámite parlamentario, pero se han disuelto las cámaras sin que esa ley fuese aprobada, con lo que ha quedado pendiente y tendrá que abordarse en la próxima legislatura.

### **6.5 Proyecto de RD sobre formalidades informativas a buques.**

El 19 de julio, la DGMM nos consultó un borrador de RD que traspone la Directiva 2010/65 sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros.

Su objetivo es simplificar y armonizar los procedimientos administrativos que se aplican al transporte marítimo mediante la generalización de la transmisión electrónica normalizada de datos y la racionalización de las formalidades informativas.

Como consecuencia, el capitán o persona autorizada deberá notificar los datos exigidos, antes de la llegada del buque a puerto, a la autoridad competente designada por dicho Estado miembro:

- al menos con 24 horas de antelación, o
- a más tardar en el momento en que el buque salga del puerto anterior, si la duración del viaje es inferior a 24 horas, o
- si se desconoce el puerto de escala o si éste se modifica en el transcurso del viaje, en cuanto se disponga de dicha información.

El borrador incluye una disposición adicional única en la que se modifican varias normas sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación, todas ellas para adaptar nuestra normativa a los cambios que se han producido en el ámbito internacional y europeo.

Una vez analizado, detectamos una pequeña errata en el art. 9, donde debía hacer referencia al RD 210/2004, extremo que nos confirmó la DGMM. El resto del articulado se limita a trasladar las disposiciones previstas en la Directiva.

Al no recibir observaciones por parte de las empresas, trasladamos nuestra conformidad a la administración.

### **6.6 Piratería. Actualización de las mejores prácticas de gestión desarrolladas por el sector.**

El 4 de agosto, la Cámara Naviera Internacional lanzó la 4ª versión de las Mejores Prácticas de Gestión (Best Management Practices, BMP-4) desarrolladas por el sector naviero con el

objetivo de ayudar a los buques a evitar, prevenir o frustrar los ataques piratas frente a la costa de Somalia, incluidos el golfo de Adén y zona del mar Arábigo.

Este documento sustituye a las versiones anteriores y su actualización se centra en ampliar la información recogida en ediciones anteriores, teniendo en cuenta la evolución que se ha producido en la Zona de Alto Riesgo en la que actúan los piratas en la desde la publicación de las BMP 3 en noviembre de 2010, que se ha extendido más allá del Golfo de Adén.

Además, las directrices se han reestructurado para hacerlas más accesibles y comprensibles e incluyen: una sección que detalla los tres principios fundamentales de las BMP, un recordatorio sobre cómo evitar convertirse en una víctima en caso de ataque pirata, una lista de comprobación para la planificación de procedimientos por parte de las compañías y orientaciones adicionales para embarcaciones de recreo.

Recomendamos a las empresas que completen estas prácticas con la consulta de la página “web” del Centro de Protección Marítima del Cuerno de África ([www.mschoa.eu](http://www.mschoa.eu)), en el que se ofrece asesoramiento adicional y actualizado.

Para ampliar la información sobre este asunto, hemos enviado la circular SMA 37/11/AB, de 19 de agosto.

### **6.7 Prohibición total de transitar armas en buques mercantes por el Canal de Suez.**

El 20 de septiembre, la DGMM nos remitió un escrito comunicando que, según ha informado la Embajada de España en El Cairo, **queda prohibido el tránsito de armas o de unidades armadas embarcadas en los buques mercantes en el Canal de Suez**. Dicho comunicado establece las siguientes disposiciones:

- El Golfo de Suez, en toda su extensión, forma parte de las aguas territoriales egipcias.
- Egipto prohíbe la presencia de unidades armadas a bordo de los buques, siguiendo las recomendaciones de la OMI.
- El capitán o agente deberán presentar una declaración escrita de que el buque no dispone de armas o municiones a bordo. Dicha comunicación se deberá dirigir a la Autoridad del puerto y se entregará al guía que embarca a bordo o bien cuando el buque se aproxime a los ganchos en las zonas internas o externas de espera, o al atravesar el canal.
- Si se descubre que el buque lleva armas dentro de las aguas territoriales, en los muelles de los puertos marítimos, al aproximarse a la zona de acceso del canal o cuando transiten por el mismo, se procederá a la detención del buque, del capitán y de todas las personas que estén en posesión de armas sin permiso.

Anteriormente (ver circ. SMA 39/2011/AB, de 23 de agosto), les habíamos indicado que el gobierno de Egipto no iba a autorizar solicitudes para equipar los buques con armas ligeras si no lo autorizaba previamente la OMI y los países ribereños del mar Rojo. No obstante, sí que permitiría llevar armas de pequeño calibre, siempre que éstas se hubieran declarado a las autoridades pertinentes y se respetasen las leyes nacionales sobre su uso. Este aspecto se ha modificado sustancialmente ya que, a partir de ahora, **la prohibición de llevar armas a bordo es total**.

### **6.8 Óxidos de nitrógeno. Próximo cumplimiento del Nivel I de NO<sub>x</sub> en motores MAN y WÄRTSILA.**

Las administraciones marítimas de Dinamarca y Alemania han notificado a la OMI la **certificación de un método aprobado** para los motores “MAN B&W S70MC” y “WÄRTSILÄ RTA”.

Esto significa que los buques que dispongan de un motor de estas características instalado entre el 1 de enero de 1990 y 1 de enero de 2000, proyectados para una potencia de salida superior a 5.000 kW y una cilindrada igual o superior a 90 litros, deberán instalar el citado método aprobado para cumplir los límites de emisión del Nivel I del Anexo VI revisado de MARPOL en el primer reconocimiento a partir del **6 de octubre de 2011 y 5 de febrero de 2012**, respectivamente.

Como recordarán, la regla 13 sobre óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>) del Anexo VI revisado de MARPOL amplió su ámbito de aplicación a motores diesel marinos instalados en buques a partir del 1 de enero de 1990 (hasta su entrada en vigor, esta regla sólo se aplicaba a motores instalados a partir del 1 de enero de 2000).

En la circular SMA 38/11/AB de 19 de agosto, se detalla información adicional sobre este asunto.

Recomendamos a las empresas afectadas que contacten con los fabricantes y con las Sociedades de Clasificación correspondientes en el caso de que tengan dudas sobre si la norma es o no de aplicación a sus motores.

### **6.9 Agua de lastre. Disposiciones voluntarias para cambiar el agua de lastre en el mar Mediterráneo.**

A finales de agosto, la DGMM nos informó sobre una comunicación que el Centro Regional de Respuesta a Situaciones de Emergencia de Contaminación Marina en el mar Mediterráneo (REMPEC) ha remitido a la OMI y que contiene unas disposiciones armonizadas voluntarias para que los buques realicen la gestión del agua de lastre en la zona del Mediterráneo.

Dado que el Convenio BWM aún no ha entrado en vigor, la aplicación de estas disposiciones será **totalmente voluntaria** para los buques a partir del **1 de enero de 2012**.

La DGMM nos confirmó que dichas disposiciones sólo son aplicables a los buques que tengan que realizar operaciones de deslastre en el Mediterráneo y que los **buques en tránsito** por el Mediterráneo **no tienen que realizar ninguna acción**. En esencia, las disposiciones voluntarias establecen lo siguiente:

- Los buques que accedan al Mediterráneo procedentes del océano Atlántico (estrecho de Gibraltar) o del océano Índico a través del mar Rojo (Canal de Suez) o dejen las aguas citadas, deberán:
  - Cambiar el agua de lastre antes de entrar en el Mediterráneo o después de dejar dicha zona, según sea de aplicación, cumpliendo la regla D-1 del convenio BWM 2004, por lo menos a 200 millas de la tierra más próxima y a 200 m de profundidad.
  - Si no es posible debido al desvío del buque de su ruta planificada, por retrasos o razones de seguridad, el cambio se realizará antes de entrar en el Mediterráneo o después de dejar dicha zona, según sea de aplicación, cumpliendo la citada regla D-1, por lo menos a 50 millas y 200 m de profundidad.
- Los buques dedicados a tráficos entre puertos situados en el Mediterráneo deberán:
  - Cambiar el agua de lastre tan lejos como sea posible y, en todos los casos, al menos a 50 millas y 200 m de profundidad.
  - En los casos en los que no sea posible, el cambio de lastre se debe realizar en las zonas que designe el Estado rector del puerto para dicho fin.

La comunicación prevé conceder exenciones a buques dedicados a viajes entre puertos concretos o lugares específicos dentro del mar Mediterráneo, o para un buque que opere exclusivamente entre puertos concretos o lugares dentro del Mediterráneo.



Los buques deberán disponer a bordo de un Plan de Gestión de Agua Lastre y mantener un registro de las operaciones de cambio de lastre que se realicen.

Para consultar información adicional, les remitimos a la circular SMA 41/11/AB de 12 de septiembre.

#### **6.10 Subasta de EMSA sobre sistemas de recogida de vertidos de hidrocarburos.**

La Agencia de Seguridad Marítima (EMSA) ha venido prestando un servicio de recogida de vertidos en el mar Báltico. El contrato para la prestación de dicho servicio finaliza el 31 de diciembre de 2011, por lo que EMSA ha puesto a la venta los equipos empleados para la limpieza de los citados vertidos (*Side Collector Sweeping Arm Systems*).

La venta se llevará a cabo mediante dos subastas y los equipos se podrán inspeccionar antes de su compra el próximo 6 de octubre en el puerto de Copenhague. Las ofertas para la subasta se deberán remitir antes del 14 de octubre, a las 18.00 hrs (hora de Lisboa).

La circular UE 5/11/EC, de 26 de septiembre, incluye información adicional sobre este asunto.

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