



## REUNIÓN CONJUNTA DEL COMITÉ DIRECTIVO Y COMISIÓN PERMANENTE DE ANAVE

Miércoles, 9 de marzo de 2016, a las 12:00 h  
Sede de ANAVE  
Calle Doctor Fleming, 11, 1º 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. Conferencia sobre *Shortsea Shipping* organizada por la presidencia holandesa del Consejo de la Unión Europea.
  - 2.2. Reuniones en ECSA.
  - 2.3. Reuniones en SPC-Spain.
  - 2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo y su regulación:
  - 3.1. Documentos presentados por ICS y por varios países al MEPC69 de la OMI.
  - 3.2. Adopción de normas sobre eficiencia energética por la Organización Internacional de Aviación Civil.
  - 3.3. Información sobre lo tratado en la reunión del *Board of Directors* de ECSA (2 de marzo).
4. Convenio sobre gestión de aguas de lastre:
  - 4.1. Documento presentado conjuntamente por Dinamarca e Interferry al MEPC69 sobre el concepto de “zona de igual riesgo”. Documento adicional de Liberia.
  - 4.2. Informe del Instituto Español de Oceanografía.
  - 4.3. Reunión de los organismos relevantes de la Administración.
5. Fecha asamblea ANAVE 2016.
6. Emisión de certificados con arreglo a las Enmiendas de Manila al Convenio STCW.
7. Asuntos varios:
  - 7.1. Publicación “Empresas Navieras 2016”.
  - 7.2. MLC 2006: Datos que deben figurar en el contrato de trabajo o acuerdo de empleo.
  - 7.3. Posible pérdida de las bonificaciones a los buques del REC como consecuencia del ingreso fuera de plazo de las cotizaciones.
  - 7.4. Proyecto de modificación del formulario de notificación de residuos del RD 1381/2002.
  - 7.5. Aplicación restrictiva de bonificaciones a las tasas portuarias.
  - 7.6. Decisión de la Comisión Europea sobre las ayudas de Estado al transporte marítimo en Grecia. Aspectos en que puede afectar a las navieras españolas.
  - 7.7. La Comisión Europea recurre la sentencia del Tax Lease.
  - 7.8. Sentencia del Tribunal Supremo sobre el Prestige.
  - 7.9. Seminario de ECSA sobre transporte marítimo en África.
8. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo de ANAVE tuvo lugar el 4 de febrero. El borrador de [acta](#) se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el 26 de febrero.

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

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

### **2.1. Conferencia sobre *Shortsea Shipping* organizada por la presidencia holandesa del Consejo de la Unión Europea.**

El 15 de febrero, la presidencia holandesa del Consejo de la Unión Europea organizó en Amsterdam una “Conferencia de Alto Nivel”, en la ECSA presentó un [folleto](#) con las ventajas y necesidades de este segmento del mercado. D. Manuel Carlier fue invitado a participar en su doble condición de miembro del Board of Directores de ECSA y presidente de SPC Spain.

En la apertura de la conferencia, la Directora de Asuntos Marítimos del Ministerio de Transportes de Holanda indicó que el objetivo de la conferencia era extraer una serie de propuestas de medidas de promoción del SSS concretas que llevarán a una reunión de Directores Generales de Marina Mercante de la UE, previsiblemente en el mes de mayo.

La Comisión Europea (CE), representada por el Director de Transporte Marítimo de la DGMOVE, Mr. Fotis Karamitsos, recordó que la CE ha formulado en los últimos años diversas estrategias y propuestas legislativas para fomentar el SSS. Sin embargo, algunas de estas medidas no han estado a la altura de los objetivos pretendidos ni de las expectativas del sector. El mejor ejemplo es la ausencia de un verdadero mercado interior para el transporte marítimo, lo que afecta de manera desproporcionada a los operadores de SSS.

La CE propuso en 2010 una Directiva para racionalizar y simplificar los trámites administrativos para los buques que hicieran escala en los puertos de la UE mediante la adopción de una tramitación digital. Sin embargo, el texto finalmente adoptado carecía de ambición y dio lugar a la creación en cada país de las llamadas “ventanillas únicas nacionales” (puntos de entrada de datos), que con frecuencia son incompatibles entre sí, en lugar de una única ventanilla unificada para toda la UE. La Comisión se plantea ahora unificar todas éstas en una auténtica ventanilla única europea.

El presidente de ECSA, Neils Smedegaard, presentó una serie de ejemplos de “casos de éxito” y un conjunto de propuestas para el mayor desarrollo del SSS, que ECSA había recogido en un [folleto](#) que se presentó en la conferencia. Como verán, en la pág. 12 del mismo se incluye información detallada sobre el simulador de cadenas logísticas desarrollado por SPC Spain. En este [enlace](#) pueden descargar la presentación power point del presidente de ECSA.

En la conferencia se desarrollaron cuatro grupos de trabajo en paralelo, uno de ellos precisamente sobre la viabilidad de la Ventanilla Única Europea, y otros sobre Instrumentos Financieros para facilitar inversiones en medidas medioambientales, Mejores prácticas en el SSS y Planeamiento Espacial Marítimo.

### **2.2. Reuniones en ECSA.**

El 16 de febrero se reunió en Holanda el Comité de Política Marítima de ECSA, con la participación de D. Manuel Carlier.

Entre los principales asuntos tratados figuran:

- **Revisión por la CE de la estrategia europea de transporte marítimo:** como se recordará, en diciembre pasado, como contribución a este proceso de revisión, ECSA presentó un [documento](#) con 16 propuestas y una “lista de comprobación”. La intervención de Mr. Sandro Santamato, de la CE, que participó en la reunión, descartó grandes cambios en la política de la Comisión, que es una revisión intermedia, no una nueva estrategia y que no es probable contenga nuevas propuestas legislativas. La CE se ha basado en dos estudios y los inputs recibidos hasta ahora (entre otros, el de ECSA) y producirá un primer borrador en marzo-abril de 2016. Habrá 5 áreas principales: Seguridad (concentrado en los buques de pasaje), Competitividad (simplificación de trámites administrativos y control por el Estado del puerto), Sostenibilidad (emisiones de CO<sub>2</sub>, con preferencia a una solución global en la OMI), Relaciones Internacionales y Factor Humano (condiciones para retener a los marinos experimentados en los buques europeos y uso de los fondos europeos existentes como apoyo a la formación de marinos).

A pregunta de D. Manuel Carlier, se descartó una iniciativa de la CE sobre exenciones de practica (que es una de las peticiones de ECSA), por considerar que la Comisión debía centrarse en las materias “*con mayor contenido económico*”.

- **Propuesta de Reglamento sobre puertos:** Hubo un consenso en que el texto que va a votar próximamente el Parlamento Europeo no contiene nada positivo y que tal vez sería mejor que no saliese nada y se aplicasen directamente las reglas del Tratado UE. Se acordó someter esta decisión al Board de ECSA.

### 2.3. Reuniones en SPC-Spain.

SPC-Spain organizó el pasado 25 de febrero, en Valencia, una jornada formativa sobre las ventajas y aportaciones del SSS al sector del transporte de mercancías por carretera, en la que D. Manuel Carlier presentó la ponencia: “Short Sea Shipping (SSS) y Autopistas del Mar (AdM). Impactos positivos y ventajas derivados de la utilización del TMCD”.

El 10 de marzo tendrá lugar una segunda jornada en la sede de la Confederación española de formación del transporte y la logística (CEFTRAL) en Azuqueca de Henares (Guadalajara). En la misma se tratará sobre las ventajas del TMCD desde las experiencias de los puertos, las navieras y las empresas de transportes por carretera.

Ambas jornadas divulgativas contaron con el patrocinio del Ministerio de Fomento.

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

- 2 de febrero: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron a una reunión del Grupo de Trabajo de estudio de la cadena de costes del tráfico de graneles líquidos y del Grupo de Trabajo de estudio de los servicios técnico-náuticos en puertos extranjeros, dentro de los Grupos de Trabajo del Observatorio de Costes de los Servicios Portuarios.
- 8 febrero: D. Manuel Carlier y representantes de varias empresas asociadas, mantuvieron una reunión con el Director General de la AP de la Bahía de Algeciras.
- Ese mismo día, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con D. Francisco Javier Benítez en la sede de la DGMM, para tratar la renovación de los certificados STCW y su adaptación a las Enmiendas de Manila 2010.
- 15 de febrero: D. Manuel Carlier asistió en Ámsterdam a una Reunión de Alto Nivel sobre transporte marítimo de corta distancia organizada por la presidencia holandesa de la UE.

- 16 de febrero: D. Manuel Carlier participó, en representación de ANAVE, en una reunión en Ámsterdam del Shipping Policy Committee de ECSA.
- Ese mismo día, Dña. Elena Seco asistió, también en representación de la Asociación, a la Asamblea de la Asociación Ibérica del Gas Natural para la Movilidad, GASNAM.
- 23 de febrero: Dña. Esther Celdrán asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina
- 25 de febrero: D. Manuel Carlier participó, como presidente de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain), en una jornada formativa, organizada en el puerto de Valencia, sobre las ventajas y aportaciones del TMCD al sector del transporte de mercancías por carretera.
- Ese mismo día, Dña. Elena Seco presentó una ponencia titulada: “Impacto en el comercio y el tráfico marítimo mundial” dentro de la jornada: “Dos canales crecen para el mundo: Panamá y Suez”, organizada por el Comité de Asuntos Marítimos y Marinos del Instituto de la Ingeniería de España.
- 1 de marzo: D. Manuel Carlier (como SPC Spain) y Dña. Elena Seco (como ANAVE) participaron en una reunión del Grupo de Trabajo del Observatorio del mercado de los servicios portuarios en la sede de puertos del Estado, donde se presentó un avance de un estudio sobre costes de las terminales españolas de contenedores.
- 3 de marzo: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco tienen previsto reunirse con representantes de la CEOE para analizar de qué forma ANAVE podría sacar mayor partido de sus servicios a cambio de la cuota que abonamos.

### **3. Emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo y su regulación.**

#### **3.1. Documentos presentados por ICS y por varios países al MEPC69 de la OMI.**

Como se recordará, en los últimos dos meses, ha habido varias reuniones en ECSA e ICS en las que se ha analizado la posición que el sector naviero debería mantener tras el acuerdo alcanzado en COP21 (París), en las que se han planteado propuestas de distintos tipos, todas coincidentes en que el sector debía ser “más proactivo”, pero no sobre “hasta qué punto”. Al no alcanzarse un consenso, ICS decidió presentar para debate en el MEPC69 de la OMI, que tendrá lugar del 18 al 22 de abril, un documento en el que proponía que la OMI determinase la “Contribución Prevista Determinada por la OMI del transporte marítimo”. Esa terminología: “Contribución Prevista Determinada” es la que se utiliza en el acuerdo de París para designar las aportaciones que cada Estado se plantea como objetivo.

Además de ese documento, se ha presentado otro, de Alemania, Bélgica, Francia y las Islas Marshall entre otros, que propone que la OMI adopte un programa de trabajo que debería culminar, en la primavera de 2018, determinando la aportación razonable que debería hacer el sector del transporte marítimo a la consecución de los objetivos del acuerdo de París.

Hay, por tanto, plena sintonía, entre las propuestas de los Estados y del sector naviero, y en ambos casos, no se pretende avanzar a corto plazo en la definición de límites concretos de emisiones.

En la reunión del Board de ECSA del 2 de marzo estaba previsto discutir con detalle cuál debía ser la posición de ECSA sobre este asunto. Se informará oportunamente.

### **3.2. Adopción de normas sobre eficiencia energética por la Organización Internacional de Aviación Civil.**

La Organización Internacional de Aviación Civil (*International Civil Aviation Organization*, ICAO, equivalente a la OMI) alcanzó, el día 8 de febrero, tras 6 años de negociaciones, un principio de acuerdo sobre una norma internacional para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los aviones civiles. Esta nueva norma fue aprobada por acuerdo unánime de los 170 miembros del Comité de Protección Medioambiental de la Aviación y deberá ser refrendada por la asamblea general de la ICAO, prevista para septiembre próximo.

El objeto de la nueva norma es impulsar una mayor eficiencia energética en los aviones y se espera pueda ahorrar hasta 650 millones de toneladas de emisiones de CO<sub>2</sub> entre 2020 y 2040. Contempla todo tipo de medidas en aspectos como la estructura, la aerodinámica y la propulsión, incluyendo nuevos combustibles. Una vez sea adoptada por la ICAO, su entrada en vigor sería progresiva, comenzando a aplicarse a grandes unidades de nuevo diseño, desde 2020. A partir de 2023 se aplicaría a tipos de aviones actualmente en producción y todos los aviones deberán cumplirla desde 2028.

Por su objetivo y enfoque, esta nueva norma de la aviación sería plenamente comparable al Índice de Eficiencia Energética (*Energy Efficiency Design Index*) que fue adoptado por la OMI en 2011 para el ámbito del transporte marítimo y que ya se aplica obligatoriamente a todos los buques construidos a partir de 2013. De este modo, el sector marítimo se habría adelantado al aéreo 15 años en la implantación de este tipo de normas mundiales obligatorias para la mejora de la eficiencia energética.

Además, según un estudio de 2011 elaborado conjuntamente por Lloyd's Register y DNV, los efectos del EEDI junto con el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética se estiman entre 400 y 600 millones de toneladas anuales para 2040, siendo, por tanto, mucho más eficaz que la norma planteada ahora por la aviación.

### **3.3. Información sobre lo tratado en la reunión del *Board of Directors* de ECSA.**

El 2 de marzo se reunió el Board of Directors de ECSA, en el que ANAVE estuvo representada por D. Juan Riva.

A esta reunión ya se ha hecho referencia en apartados anteriores. Se informará al Comité Directivo sobre los principales asuntos tratados.

## **4. Convenio sobre gestión de aguas de lastre.**

### **4.1. Documento presentado conjuntamente por Dinamarca e Interferry al MEPC69 sobre el concepto de “zona de igual riesgo”. Documento adicional de Liberia.**

Recientemente, Bélgica ha anunciado que espera ratificar este convenio en los primeros días de marzo, con lo que entraría en vigor doce meses después.

Todo parece indicar que, según se aproxima la fecha de entrada en vigor del convenio, los Estados empiezan a ser más sensibles a las indudables complicaciones que va a conllevar la aplicación del mismo.

Así, Dinamarca e Interferry han presentado, para su debate en la próxima reunión del MEPC de la OMI, una propuesta sobre el concepto “*same risk area*” o “zona de igual riesgo” que, como dicen en su documento, pretende hacer uso de disposiciones que ya forman parte del Convenio, aunque no se trate de forma explícita, para conceder exenciones a los requisitos del mismo.

En esencia, proponen que los Estados interesados (ej. España e Italia) se pongan de acuerdo para analizar una determinada zona, definiendo las especies biológicas objetivo, lleven a cabo un análisis de su presencia en los principales puertos afectados y, si se demuestra que están presentes en todos los puertos, se puedan conceder de forma muy fácil exenciones a los buques que solo hagan tráfico en esa zona y no mezclen sus lastres o sedimentos con los de otras zonas.

ANAVE ha trasladado este documento a la DGMM, apoyando este enfoque, que entendemos sería especialmente positivo para los servicios de SSS. Asimismo, dado que los análisis de riesgo requerirán sin duda cierto tiempo, y es probable que falte poco más de un año para la entrada en vigor del Convenio, hemos solicitado:

- Que España apoye plenamente este documento en el MEPC.
- Que se inicien cuanto antes contactos con el gobierno de Italia por una parte y Marruecos por otra con vistas a adelantar todo lo posible el desarrollo de los necesarios análisis. Marruecos ya forma parte del Convenio de lastre mientras que Italia ha manifestado su intención de ratificarlo.

Posteriormente, hemos tenido conocimiento de otro documento, presentado por Liberia, en el que se parte de que en 2015 un elevado número de buques han acelerado su renovación del certificado IOPP en previsión de que el convenio de lastre pudiese entrar en vigor próximamente, y así retrasar su aplicación a ese buque concreto. Se estima que en 2016 ocurrirá lo mismo, con lo que Liberia ha elaborado un estudio que concluye que en 2020 habrá más de 10.000 buques que deberían instalar sistemas de tratamiento, siendo la capacidad estimada de los astilleros e instalaciones que pueden instalarlos de unos 6.000 buques/año. Adicionalmente, Liberia insiste en los ya conocidos problemas de ausencia de sistemas de tratamiento con homologación definitiva de los EEUU.

En consecuencia, Liberia propone que se reconsidere la posibilidad de autorizar a los buques a no instalar sistemas de tratamiento si se comprometen a llevar a cabo dos cambios sucesivos de lastre, unidos a determinadas condiciones. Este planteamiento ha sido apoyado por un documento adicional de ICS e Intertanko.

#### **4.2. Informe del Instituto Español de Oceanografía (IEO).**

A finales de febrero, la DGMM nos ha hecho llegar el informe preliminar elaborado por el Instituto Español de Oceanografía, sobre la conveniencia o no de la aplicación del Convenio de lastre a los tráficos de cabotaje españoles.

Básicamente, el informe viene a concluir que, aunque existen importantes lagunas de conocimiento sobre las especies alóctonas marinas en aguas españolas, la información disponible es suficiente para asegurar que constituyen un problema potencial y, como consecuencia, la aplicación general de las exenciones previstas por el Convenio para tráficos nacionales debe ser considerada con cautela.

Por ello el IEO recomienda desarrollar estudios y muestreos adicionales para llevar a cabo un análisis de riesgo en cada una de las líneas regulares de tráfico marítimo que conectan las distintas demarcaciones marinas españolas.

#### **4.3. Reunión de los organismos relevantes de la Administración.**

El día 24 de febrero se reunieron los organismos de la Administración implicados (DGMM, Puertos y MAGRAMA). Se acordó que se irán llevando a cabo los estudios y muestreos que recomienda el IEO.

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre cualquier novedad adicional de que se disponga.

## 5. Fecha asamblea ANAVE 2016.

Según se ha informado a las empresas asociadas mediante la circular de 19 de febrero y referencia [Varios 3/2016/DM](#), en contacto con el presidente de ANAVE y consultada la disponibilidad del Hotel Ritz, se ha acordado que la asamblea general de este año tendrá lugar en dicho hotel el día 29 de junio, miércoles.

Como en los últimos años, los actos comenzarán con el Comité Directivo a las 11.00 h. A las 12.15 h tendrá lugar el acto interno de la Asamblea. Tras el mismo, a las 13.15 comenzará una recepción en los jardines del hotel y a las 14.00 h se ofrecerá una comida en la cual el presidente de ANAVE pronunciará su discurso ante las Autoridades asistentes y se entregarán:

- Los premios ANAVE de periodismo para trabajos publicados en 2015.
- El CARUS Excellence Award, que en este año se ha concedido al Consejero Delegado del Grupo Grimaldi, Mr. Emanuele Grimaldi.

Está previsto que CARUS co-patrocinará al 50% los gastos de salas, recepción y comida. **Si hubiese alguna otra empresa asociada interesada en participar en el patrocinio de estos actos, le rogamos nos lo indique lo antes posible** para, en caso contrario, contactar con posibles patrocinadores externos.

## 6. Emisión de certificados con arreglo a las Enmiendas de Manila al Convenio STCW.

A principios de febrero, una empresa asociada nos informó de que estaba encontrando ciertas dificultades en una capitania marítima concreta para renovar los certificados de especialidad conforme a los nuevos requisitos adoptados en las Enmiendas de Manila de 2010 al Convenio STCW, y que **todos los marinos deben tener actualizados** a más tardar el **1 de enero de 2017**.

Dada la importancia de este asunto y el tiempo limitado (9 meses) que falta para la plena aplicación de las enmiendas de Manila, el 8 de febrero nos reunimos con D. Francisco Javier Benítez, Jefe de Servicio de Formación Marítima de la DGMM. Nos comentó que el problema fundamental es que ahora mismo conviven dos normas distintas, la Orden FOM/2296/2002 y las enmiendas de Manila, dando lugar a diferencias de interpretación entre unas capitánías y otras. Para solucionarlo, la DGMM tiene previsto circular con urgencia una **Instrucción de Servicio** estableciendo un procedimiento uniforme para que las capitánías tramiten de forma generalizada desde ahora mismo la renovación de los certificados.

También se nos informó de que en la capitania marítima de La Coruña y en los servicios centrales de la DGMM ya se están emitiendo los nuevos certificados sin mayores dificultades.

Las enmiendas de Manila entraron en vigor el 1 de enero de 2012 y se publicaron en el BOE el 19 de marzo de 2012. La regla I/15 estableció un periodo de aplicación transitorio de 5 años hasta el 1 de enero de 2017 para permitir una puesta en práctica gradual de las nuevas normas. Durante este tiempo los Estados miembros podían continuar expidiendo, reconociendo, renovando o refrendando títulos con las disposiciones del Convenio que se aplicaban anteriores a la entrada en vigor de las enmiendas.

Las enmiendas incorporan importantes cambios en el Código de Formación que la DGMM debe incluir en nuestra normativa nacional (Orden FOM/2296/2002), siendo necesario llevar a cabo el desarrollo reglamentario del convenio y actualizar los cursos de formación para obtener los certificados de especialidad que acreditan la competencia. Como novedad, a partir del 1 de enero de 2017, los nuevos certificados tendrán una fecha de caducidad y será necesario revalidarlos cada 5 años.

En paralelo y como complemento a la citada Instrucción de Servicio, la DGMM está trabajando en un borrador de modificación de la Orden FOM/2296/2002. No nos han indicado una fecha prevista para disponer de la nueva Orden, pero tendrá que estar publicada antes de final de año.

Hemos manifestado nuestro interés en mantener un contacto regular con la DGMM para conocer cómo se va produciendo la tramitación de los certificados y así evitar que surjan problemas a final de año por colapso de expedientes en los servicios de la administración.

Les mantendremos informados sobre cualquier novedad que se produzca en relación con este asunto.

## **7. Asuntos varios.**

### **7.1. Publicación “Empresas Navieras 2016”.**

Al igual que en años anteriores, hemos elaborado nuestra publicación “Empresas Navieras 2016”, que recoge los datos de flota y servicios de las empresas navieras asociadas, a partir de la información que las propias empresas nos han aportado.

En nuestra circular de referencia [Varios 1/2016/MH](#) adjuntamos para su revisión un archivo con el borrador de dicha publicación, en formato PDF, rogándoles que cada empresa revisara sus datos y nos informase de cualquier errata que puedan detectar, así como de cualquier cambio (adición, eliminación o modificación) en los datos de sus buques o servicios.

### **7.2. MLC 2006: Datos que deben figurar en el contrato de trabajo o acuerdo de empleo.**

A raíz de las inspecciones intermedias del MLC 2006 que se están llevando a cabo en los buques de bandera española, se ha detectado que algunos de los contratos de trabajo o acuerdos de empleo no contienen todos los datos exigidos por el párrafo 4 de la Norma A2.1 sobre Acuerdos de empleo de la gente de mar (SEA).

Como recordarán, desde ANAVE se elaboró en su momento un modelo de SEA para adjuntar como adendum a los contratos de trabajo del personal de a bordo, que contiene toda la información exigida en la citada normal del Convenio y en la legislación nacional: art. 8 del Estatuto de los trabajadores y RD 1659/1998, por el que se desarrolla el artículo 8, apartado 5, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores en materia de información al trabajador sobre los elementos esenciales del contrato de trabajo. Algunas empresas que decidieron no utilizar dicho modelo están recibiendo deficiencias en las inspecciones por la falta de algunos de los datos exigidos.

Sobre este asunto les remitimos la circular de referencia [Rel. Ind. 1/2016/EC](#) y fecha 2 de marzo, a la que adjuntamos el citado modelo, recomendando que lo utilicen al menos como lista de comprobación de los datos que deben necesariamente figurar y siempre teniendo en cuenta aquellos elementos esenciales como las prestaciones de protección de la salud y de seguridad social que el armador ha de proporcionar y el derecho de repatriación de la gente de mar.

### **7.3. Posible pérdida de las bonificaciones a los buques del REC como consecuencia del ingreso fuera de plazo de las cotizaciones.**

Como saben, la Ley 19/1994 de Régimen Económico y Fiscal de Canarias estableció una bonificación del 90% en la cuota empresarial de la Seguridad Social de los trabajadores inscritos en buques abanderados en el Registro Especial de Canarias (REC).



Ya tuvimos ocasión de informales de que el ISM nos había confirmado que **no se aplicaría esta bonificación en caso de presentar los boletines de cotización fuera del plazo reglamentario**, ya que el art. 60.2 del Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social (RD 1415/2004), **sanciona con la pérdida del derecho a la práctica de bonificaciones cuando no se efectúen los ingresos dentro del plazo reglamentario**.

En el año 2013 y a través de la CEOE enviamos una carta al entonces Secretario de Estado de la Seguridad Social, quien contestó que no hay ningún supuesto en el que se autorice la aplicación de las bonificaciones a las que pudiera tener derecho la empresa cuando el ingreso de las cuotas sobre las que se aplican se ingresen fuera de plazo reglamentario.

Recientemente, algunas empresas navieras se han encontrado con el problema de que no sólo se les sanciona con la pérdida de la bonificación en caso de realizar los ingresos de las cuotas fuera del plazo reglamentario, sino **también en el caso de que se practique erróneamente una retención a uno o varios trabajadores puntuales**, incluso si la documentación es enviada a la TGSS dentro del plazo, perdiendo la bonificación total de esa cuenta de cotización, lo que supone que las empresas deben pagar 9 veces más de lo que en principio tienen presupuestado.

Entendemos que esa penalización tan gravosa no hace sino aumentar la ya delicada situación de algunas de nuestras empresas asociadas. Por ello, creemos conveniente insistir a la Administración, en que a las empresas navieras con buques inscritos en el REC, en caso de abono fuera de plazo, o de error subsanable, en lugar de la eliminación de la bonificación, se les apliquen los mismos recargos del 20% o 35% junto los intereses de demora, establecidos en el Texto Refundido de la Ley General de la Seguridad Social para los casos generales por ingreso fuera de plazo (**calculados sobre la cuota neta, una vez aplicada la bonificación del REC**).

#### **7.4. Proyecto de modificación del formulario de notificación de residuos del RD 1381/2002.**

El 17 de febrero, la DGMM nos remitió para informe el Proyecto de Orden del asunto, que les enviamos en la circular de referencia [SMA 3/2016/AB](#).

El objetivo de este proyecto es actualizar el modelo normalizado de notificación de desechos y residuos de carga de carga generados por los buques que el capitán debe comunicar antes de entrar en puerto. El formulario del RD 1381/2002, que es el que están utilizando los buques actualmente, ha quedado obsoleto con las modificaciones que la OMI introdujo en 2011 al Anexo V de MARPOL con una nueva categorización más detallada de las basuras. Estas enmiendas se incluyeron por la UE en la Directiva 2015/2087 sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga.

A petición de una empresa asociada, este asunto se trató en la última reunión de presentación del informe técnico de ANAVE, celebrada a finales de septiembre pasado. En la misma solicitamos a los representantes de la DGMM la actualización de este formulario, ya que la presentación incorrecta del mismo estaba dando lugar a la anotación de deficiencias por inspectores de PSC, auditores del Código ISM e inspecciones de *vetting*.

Hemos comprobado que el proyecto que nos remiten coincide con el Anexo V revisado de MARPOL y la Directiva 2015/2087, por lo que, si no recibimos ningún comentario de las empresas, informaremos positivamente sobre el mismo a la DGMM.

## 7.5. Aplicación restrictiva de bonificaciones a las tasas portuarias.

Como seguramente conocen, el artículo 197.1.d) de la LPEMM establece un coeficiente de 0,25 a la tasa al buque en caso de que este entre únicamente para avituallarse, aprovisionarse o reparar, con una estancia máxima de 48 horas.

Recientemente hemos sido informados por una de nuestras empresas asociadas, de que dicho coeficiente corrector no está siendo aplicado por la Autoridad Portuaria de Ferrol si, además de avituallarse, el buque entrega deshechos.

La AP justifica la no aplicación porque el servicio de entrega de deshechos es, en su opinión, un servicio no obligatorio.

A nuestro entender, la entrega de residuos, y su correspondiente pago, es un servicio obligatorio, no pudiéndose justificar la inaplicación de la bonificación sobre la “no obligatoriedad” del mismo, máxime cuando en otros puertos se aplica el mencionado coeficiente de reducción con independencia de si se entregan o no deshechos.

Por ello, se ha solicitado a dicha AP, que reconsideren su interpretación de esta reducción.

Recordamos a las empresas que estamos a su disposición para mediar en cualquier problema o aplicación que consideren inadecuada en relación con las tasas portuarias.

## 7.6. Decisión de la Comisión Europea sobre las ayudas de Estado al transporte marítimo en Grecia. Aspectos en que puede afectar a las navieras españolas.

En noviembre de 2011, la Comisión Europea (CE) inició una investigación sobre la legislación griega en materia de fiscalidad y otras medidas nacionales de apoyo a las empresas navieras, por la posible vulneración de las mismas de la normativa comunitaria.

Tras más de 4 años de investigación, reuniones e intercambio de información, el pasado mes de diciembre se ha hecho pública la carta enviada por la CE al gobierno griego con sus conclusiones sobre esta investigación, en la que:

- Declara que, efectivamente, muchos aspectos de la legislación griega son ayudas de Estado incompatibles con la normativa comunitaria y van mucho más allá de lo que permiten las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo 2004.
- Reconoce, sin embargo, que dichas ayudas deben calificarse como “ayuda existente” por haber sido puestas en vigor antes de la entrada de Grecia en la UE.
- En consecuencia, determina que Grecia debe modificar su legislación para alinearla con las Directrices y le da un plazo de 2 años para introducir dichas modificaciones, que deben ser efectivas a más tardar el 1 de enero de 2019 (dentro de 3 años).

Aunque este caso no tiene ninguna repercusión directa sobre las empresas navieras españolas, la carta repasa muchos aspectos de las propias Directrices y, amplía la interpretación que la CE ha dado a las mismas en diversos casos con varios Estados miembros. Por ello, elaboramos una nota resumiendo los **aspectos que entendemos pueden resultar más relevantes para las empresas navieras españolas**, entre otros:

- Sólo podrán beneficiarse de ayudas (incluyendo el régimen de *tonnage tax*) los buques dedicados al transporte marítimo de mercancías y pasajeros, no obstante, considera elegibles a ciertos buques “asimilados” (como los que presten servicios a actividades off-shore, buques de salvamento, cableros, etc).

- Los remolcadores y dragas sólo podrán beneficiarse cuando estén registrados en un Estado miembro del Espacio Económico Europeo (EEE) y dediquen más del 50% de su tiempo a operaciones de transporte marítimo.
- Los ingresos por actividades distintas de los servicios de transporte marítimo sólo podrán beneficiarse de un régimen de tributación especial en la medida en que se deriven de actividades estrechamente relacionadas con el transporte marítimo (actividades auxiliares, ej: servicios de catering en buques de pasaje) y siempre que no superen el 50% de los ingresos totales procedentes de la actividad de transporte de un buque determinado.
- La cesión de buques en arrendamiento a casco desnudo no podrá beneficiarse de la fiscalidad especial salvo en el caso de operaciones intragrupo (sin limitaciones) o que lo realice una empresa de transporte marítimo “genuina” para hacer frente a un excedente temporal de capacidad (en este último caso con determinadas limitaciones cuantitativas).
- Las empresas que presten servicios de transporte marítimo con buques tomados en fletamento por tiempo o por viaje, cuya gestión técnico-náutica la realice un tercero, sólo podrán beneficiarse de ayudas bajo determinados requisitos que detallamos en la nota
- Las plusvalías derivadas de la venta de buques podrán ser objeto de bonificaciones fiscales o *tonnage tax* si los buques son operados por compañías navieras “genuinas” y fueron adquiridos y vendidos cuando la empresa ya formaba parte de un sistema de *tonnage tax*. Si la empresa entrase al *tonnage tax* en un momento posterior a la adquisición del buque, deberá tributar en concepto de impuesto de sociedades por la “deuda fiscal oculta”, calculada como la diferencia entre el valor de mercado y el valor contable del buque en el momento de incorporarse al *tonnage tax* (sistema ya aplicado en España).
- Los ingresos provenientes de dividendos pagados por una empresa beneficiaria y las ganancias de capital derivadas de la venta de acciones no pueden beneficiarse de ninguna ayuda ni régimen de tributación especial.
- Finalmente, no se podrán aplicar beneficios fiscales con respecto al impuesto de sucesiones, en el caso de que exista.

Se les informó de este asunto mediante la circular de fecha 1 de marzo y referencia [UE 1/2016/EC](#). A dicha circular se acompañaba la carta completa de la CE, en inglés.

### **7.7. La Comisión Europea recurre la sentencia del Tax Lease.**

El lunes 29 de febrero, último día de plazo, la Comisión presentó un recurso contra la sentencia de 17 de diciembre de 2015 que anulaba la decisión de la Comisión Europea sobre el Tax Lease español (ver circulares de referencia [UE 7/15/ES](#) y [UE 8/2015/EC](#)).

En relación con este posible recurso, el despacho de abogados Linklaters, que representó a ECSA en un primer momento tras la decisión, ya había manifestado trasladado a ECSA su parecer de que muy probablemente la Comisión Europea (CE) recurriría, dado que *“la interpretación del Tribunal sobre la selectividad se basa en las sentencias ya recurridas por la Comisión de los casos Autogrill y Santander. Así que, por razones de coherencia, era probable que la CE apelase”*.

### **7.8. Sentencia del Tribunal Supremo sobre el Prestige.**

En nuestra circular de 11 de febrero y referencia [Varios 2/2016/MC](#) les remitimos la sentencia de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo sobre el recurso de casación presentado sobre el accidente del “Prestige”.

A la circular también adjuntábamos un artículo del abogado y catedrático de Derecho D. José Luis Gabaldón, que resume y comenta de forma bastante sucinta (7 págs.) dicha sentencia.

### **7.9. Seminario de ECSA sobre transporte marítimo en África.**

ECSA tiene previsto organizar, en sus oficinas en Bruselas, un seminario de medio día sobre transporte marítimo europeo y África, en el que participarán empresas navieras con tráfico en la zona y representantes de la Comisión Europea y del Servicio de Acción Exterior que resumirán el enfoque actual de las políticas de la UE para África.

El objetivo de este seminario es presentar y discutir los desafíos y oportunidades para el comercio y el transporte marítimo, en particular, en la zona del África subsahariana, mediante una plataforma en la que armadores y legisladores de la UE pueden conocerse, compartir información y discutir oportunidades de cooperación.

Los armadores de la UE encuentran cada vez mayores dificultades y barreras de acceso al mercado, como lo demuestran recientes nuevas normas en Angola, Ghana, Kenia, etc. Se teme que esta evolución no sea más que el inicio de una tendencia que podría difundirse por todo el continente, por lo que se hace urgente poder discutir el asunto con los legisladores de la UE de manera continuada, y ya no sobre una base ad hoc.

### **8. Ruegos y preguntas.**