



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 10 de diciembre de 2015, 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. Distribución de la subvención por embarque de alumnos 2015.
 - 2.2. Reuniones en ECSA.
 - 2.3. Reuniones con partidos políticos organizadas por el Clúster Marítimo Español.
 - 2.4. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
 - 2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Convenio sobre gestión de aguas de lastre.
 - 3.1. Novedades sobre entrada en vigor.
 - 3.2. Participación de ANAVE en jornada en Valencia (2 diciembre).
4. Reunión con la Subdirección de Tráfico, Contaminación e Inspección de la DGMM.
 - 4.1. Aplicación del RD 290/2015 sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
 - 4.2. Autorizaciones para buques no comunitarios en tráficos de cabotaje (*waivers*): cambio del procedimiento de tramitación.
 - 4.3. MLC: Inspecciones intermedias.
 - 4.4. Practicaje. Organización del servicio en la AP de Tenerife y exenciones en Valencia.
5. Avance de resultados del ejercicio 2015 y propuesta de presupuestos y cuotas de ANAVE para 2016.
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 tuvo lugar el 12 de noviembre. El borrador de acta se circuló con el Orden del Día de esta reunión. No habiéndose recibido ninguna observación a la misma, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Distribución de la subvención por embarque de alumnos 2015.

Por quinto año consecutivo, la DGMM y ANAVE firmaron, el pasado 16 de febrero, el Convenio para el abono de la subvención directa por el embarque de alumnos en prácticas para la obtención de las titulaciones profesionales de la marina mercante. Como saben, la LPGE para 2015, mantuvo el importe de la subvención a la cantidad de 80.000 €, que ANAVE recibirá y distribuirá íntegramente como abono en los cargos por cuotas de las empresas asociadas, teniendo preferencia absoluta para la asignación los embarques producidos en buques asociados a ANAVE, tal y como se acordó en reunión de este Comité Directivo.

Según les anunciamos mediante la circular de fecha 6 de octubre y referencia [Formación 3/2015/EC](#), a solicitud de varias empresas asociadas, y tras la aprobación de la DGMM, en este año el procedimiento se ha modificado con respecto a años anteriores en los siguientes aspectos, siempre en el sentido de dar mayor flexibilidad a las empresas:

- Se reduce el periodo mínimo de embarque de 90 a 60 días.
- El periodo válido para el cómputo de los embarques se inicia el 1 de diciembre de 2014 y termina el 30 de noviembre de 2015, de modo que se permite el acceso a las subvenciones a los embarques que comiencen en un ejercicio y terminen en el siguiente, siempre que cumplan como mínimo 60 días de embarque.
- El alumno debe estar matriculado o haber estado matriculado en un centro universitario en el que se impartan la siguiente titulaciones:
 - a. Diplomado en Navegación Marítima, Máquinas Navales o Radioelectrónica Naval.
 - b. Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, Máquinas Navales o Radioelectrónica Naval.
 - c. Grado en Ingeniería Marina, en Náutica y Transporte Marítimo, Tecnologías Marinas, o Ingeniería Radioelectrónica Naval.

El resto del procedimiento fue similar al de años anteriores. La fecha límite para presentar dicha documentación fue el 30 de noviembre. D^a Esther Celdrán se ha reunido en dos ocasiones con D. Jorge Zaragozá en la DGMM para presentar toda la documentación de las empresas que acredita el embarque de alumnos y que genera el derecho a recibir la correspondiente subvención. Dicha documentación ha sido revisada por la DGMM, comprobándose que la misma acredita adecuadamente, en los términos exigidos por el Convenio, el embarque de un total de 243 alumnos con una duración total de los embarques realizados de 35.474 días (1.182 meses).

De acuerdo con los criterios establecidos en el Convenio, ello generaría el derecho de las empresas de ANAVE a recibir una subvención total por importe de 686.667 euros, no obstante, como hemos dicho, el importe total asciende únicamente a 80.000,00 euros.

Se ha informado ya a las empresas que han acreditado los embarques de los importes que a cada una de ellas les corresponde, una vez prorrateada la cantidad anterior. Está previsto que tenga lugar otra reunión el próximo día 11 de diciembre, en la que se presentarán las cartas de aceptación de las empresas, momento en el que la DGMM transferirá a ANAVE los 80.000 euros a ANAVE, para que efectuemos su reparto. Como en años anteriores, se descontará de las cuotas de las empresas.

2.2. Reuniones en ECSA.

El día 8 de diciembre está prevista en Bruselas una reunión del Board of Directors de ECSA, en la que ANAVE estará representada por D. Manuel Carlier. En la misma, como punto fundamental, se presentará el documento de aportación de ECSA a la revisión de la Estrategia Europea de Transporte Marítimo, que se entregará esa misma tarde a la Comisaria de Transportes Violeta Bulc y que ANAVE circulará a las empresas asociadas al día siguiente.

Este documento se ha consensuado entre las asociaciones miembros de ECSA en un proceso que ha llevado más de 2 meses en el que aquellos aspectos que han originado alguna controversia se han suavizado o eliminado. Como resultado, no aparece en el mismo prácticamente ningún aspecto nuevo u original.

En la reunión del Comité Directivo se analizará la difusión y el uso que ANAVE debería hacer de dicho documento entre la Administración y los medios de comunicación.

2.3. Reuniones con partidos políticos organizadas por el Clúster Marítimo Español.

El Cluster Marítimo Español (CME) organizó sendos desayunos de trabajo con representantes de los dos principales partidos políticos a los que dio la oportunidad de exponer y debatir sus programas electorales sobre economía en general y el sector marítimo en particular. Presidió ambos actos el presidente de ANAVE y del CME, D. Alejandro Aznar.

El 20 de noviembre, D. Andrés Ayala, diputado del Partido Popular, tras una exposición general, respondió una por una a todas las propuestas que el CME le había trasladado previamente en un documento. Cabe reseñar que:

- Hizo muy especial hincapié en la delegación en Organizaciones Reconocidas, aceptando la posibilidad de avanzar en mayores delegaciones de funciones en España (en fines de semana o fuera de horarios): “debemos abordarlas” aseguró.
- Justificó extensamente las razones por las que no considera adecuado aceptar la limitación de su responsabilidad.
- Valoró positivamente la posibilidad de permitir a los residentes no peninsulares enlazar trayectos subvencionados de transporte marítimo con ferroviario (actualmente solo se permite al avión).

El día 25, D. Jordi Sevilla, exministro de economía, explicó las bases del programa económico general del PSOE, del que cabe señalar:

- Apostó por aumentar moderadamente el salario mínimo interprofesional y reducir los costes laborales no salariales, mediante la financiación de algunas prestaciones, ahora cubiertas por la Seg. Social, con cargo a impuestos.
- Objetivo de reducir el déficit público al 1% al final de la legislatura, sin reducir prestaciones. Descartó, en consecuencia, la posibilidad de reducir los impuestos sobre personas físicas y empresas y anunció que se establecerán tipos mínimos a los impuestos de Sociedades y de Patrimonio, que no podrán rebajar las Comunidades Autónomas.
- Señaló la necesidad de extender un modelo de calidad y excelencia, de aumentar el tamaño de las empresas y su internacionalización.
- No se refirió específicamente al sector marítimo, aunque sí respondió posteriormente a algunas preguntas sobre el mismo.

2.4. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.

El día 5 de noviembre tuvo lugar una reunión del grupo de trabajo en relación con el “Estudio de costes de paso del contenedor por terminales internacionales del entorno de los puertos españoles” elaborado por Drewry Shipping Consultants y Ocean Infrastructures Management.

Tras la presentación del Estudio, se analizaron las conclusiones finales del mismo y se acordó eliminar una serie de comentarios subjetivos que no se derivan de los datos analizados en el mismo, así como referencias a “Estudios” de los que no se menciona su nombre ni su fuente. De esta manera se acordó que las únicas conclusiones que figurarán son las que emanan del mismo y hacen referencia a que el coste del movimiento de un contenedor en las principales terminales españolas es inferior al del resto de países europeos analizados (en casi todos los casos) pero la distribución de costes es notablemente superior en las partidas de mano de obra y costes de concesión.

Está convocada una nueva reunión del Pleno del Observatorio para el día 16 de diciembre.

2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.

- 11 de noviembre: Dña Maruxa Heras asistió a una reunión sobre la Ventanilla única nacional marítimo portuaria - Sistema DUEPORT organizada por Puertos de Estado.
- 12 de noviembre. Dña. Cátia Fernandes, abogada senior de la firma Morais Leitao Galvao Teles Soares da Silva, ofreció una charla sobre las novedades legislativas recientes, en relación con el Registro Internacional de Buques de Madeira, en la sede de ANAVE, a las empresas navieras asociadas.
- Ese mismo día D. Manuel Carlier representó a ANAVE en Mesa Redonda en Jornada PROMART organizada por el Club Propeller de Madrid, con ocasión de su X Aniversario.
- 17 de noviembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco representaron a ANAVE en Junta Directiva de GASNAM.
- 20 de noviembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron a un desayuno en el Clúster Marítimo Español en el que participó D. Andrés Ayala, diputado y portavoz del Partido Popular en la Comisión de Fomento del Congreso.
- 23 de noviembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Víctor Jiménez en la Dirección General de la Marina Mercante.
- 25 de noviembre: D. Manuel Carlier asistió a un desayuno en el Clúster Marítimo Español en el que participó D. Jordi Sevilla, diputado del PSOE y ex ministro de Economía.
- 1 diciembre, el Instituto Español de la Ingeniería organizó una mesa redonda sobre la política española de transportes (todos los medios), a la que concurrieron representantes de los 4 principales partidos políticos. En la misma, SPC-Spain presentó un conjunto de propuestas para el desarrollo del TMCD. Se trató sobre todos los modos de transporte y sus correspondientes infraestructuras, constatándose que existen importantes diferencias en los enfoques. Sin embargo, hubo pleno consenso en apoyar un mayor desarrollo del TMCD y las Autopistas del Mar como alternativa más sostenible que el transporte por carretera y más realista a corto y medio plazo que el transporte ferroviario.
- El 3 de diciembre, D. Amalio Muñoz y D. Manuel Carlier representaron a ANAVE en una reunión del patronato de la Fundación CETMO que tuvo lugar en el ministerio de Fomento, en Madrid. A propuesta de ANAVE, se acordó que CETMO llevará a cabo un estudio sobre *“Simplificación de los trámites aduaneros en las líneas de transporte marítimo de corta distancia entre países de la UE y países terceros de la cuenca del Mediterráneo Occidental”*.

3. Convenio sobre gestión de aguas de lastre.

3.1. Novedades sobre entrada en vigor.

El 24 de noviembre, en el acto de apertura de la 29ª Asamblea de la OMI, el secretario General, Koji Sekimizu, anunció que, tras las ratificaciones de Indonesia y Marruecos, el convenio entraría en vigor el 24 de noviembre de 2016 *“sujeto a la confirmación por IHS Fairplay de que se cumplieran los requisitos de tonelaje exigidos”* (35% del GT mundial).

Mientras este anuncio no se había confirmado ni desmentido aún, el día 27 se anunció la ratificación de Ghana y que era inminente la de Finlandia. Pero, a la fecha de cierre de estas notas, aún no se conocía el dictamen definitivo sobre las cifras.

ICS, en el entendimiento de que en todo caso el cumplimiento de las condiciones es inminente, ha puesto de manifiesto en los medios de comunicación que, cualquiera que sea finalmente la fecha de entrada en vigor, es esencial que, antes de la misma, por una parte, se termine la revisión por la OMI de las Directrices G8, que establecen el procedimiento de homologación de equipos y, por otra, que los EEUU aclaren su procedimiento de concesión de homologación definitiva, ya que, aunque hay más de ya hay más de 30 equipos con aprobación provisional, hasta el momento, no hay ninguna definitiva, por lo que los armadores se exponen a invertir en costosos sistemas para que, dentro de unos años, se les diga que tendrán que cambiarlos.

Pendientes de que se determine la fecha concreta de entrada en vigor, que ya parece claro que será a finales de 2016 o comienzos de 2017, ANAVE se mantiene en contacto con la DGMM, con el fin de aclarar lo antes posible cuál va a ser la **aplicación a los tráficos de cabotaje españoles**. Como se recordará, en principio el convenio no sería aplicable a los mismos, a menos que el gobierno español determinase otra cosa. La DGMM y el Ministerio de Medio Ambiente han encargado al Instituto Español de Oceanografía que estudie la necesidad o no de aplicarlo a algunos tráficos. ANAVE ha pedido que, en caso de que se determine la conveniencia de su aplicación por razones medioambientales, se difiera la misma al menos 5 años para evitar a las empresas las actuales incertidumbres y probables mayores costes.

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre cualquier novedad que se pueda producir al respecto.

3.2. Participación de ANAVE en jornada en Valencia (2 diciembre).

El 3 de diciembre, Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una jornada sobre el Convenio de Lastre organizada por la Fundación Valenciaport y la Asociación de Ingenieros Navales, en la que participaron también, entre otros, el Director general de la Marina Mercante, representantes de Puertos del Estado, etc.

4. Reunión con la Subdirección de Tráfico, Contaminación e Inspección de la DGMM.

La reunión tuvo lugar el día 23 de noviembre. En la misma participaron D. Víctor Jimenez, D. Javier Llorens y D. Gerardo Aynos por parte de la DGMM y D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco por parte de ANAVE.

4.1. Aplicación del RD 290/2015 sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

Nos confirmaron que tenían tomada la decisión de aplicar el RD de la forma más flexible posible, en particular, dejando exenta a Canarias (en sus puertos, aguas territoriales y zona

económica exclusiva) de las obligaciones de la Directiva, siempre y cuando se utilice fuelóleo pesado de contenido de azufre no superior a 3% (en lugar del 3,5% general).

Les recordamos que el Convenio MARPOL no incluye ningún tratamiento especial para las Islas Canarias y, como consecuencia, una vez entre en vigor la nueva fase del mismo (1 de enero de 2020 o 1 de enero de 2025 dependiendo de los resultados del estudio sobre disponibilidad que tiene previsto realizar la OMI en 2018), serán directamente aplicables en Canarias los requisitos del Anexo VI (0,5% de azufre).

Seguimos a la espera de confirmación escrita de este punto. La última noticia, recibida verbalmente el día 4 de diciembre, es que la DGMM está ahora considerando la conveniencia de consultar al Gobierno de Canarias antes de decidir sobre este asunto, lo que, en su caso, retrasaría nuevamente su aplicación.

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

Expusimos la inquietud manifestada por las empresas del Comité Directivo sobre la intención de la DGMM de descentralizar el procedimiento de concesión de *waivers* en caso de no existir un buque comunitario apto y disponible para realizar un tráfico de cabotaje.

Sin embargo, nos indicaron que la decisión ya estaba tomada y que desde el 1 de diciembre serían las Capitanías Marítimas de cada puerto las encargadas de recibir y tramitar estas solicitudes, aunque se le facilitarían instrucciones muy precisas para que se aplicase un mismo criterio por todas ellas.

Los representantes de la DGMM nos indicaron que ellos seguirán estando disponibles para aclarar la interpretación o mediar en cualquier conflicto que pueda surgir. Desde su punto de vista, las capitanías donde se va a realizar la carga del buque exento están mucho más capacitadas para valorar determinados aspectos de las solicitudes (como por ejemplo la necesidad de medios propios de carga/descarga). Además, ello permitirá a los servicios centrales utilizar sus recursos de personal, que han sufrido un fuerte recorte en los últimos años, a atender mejor otros asuntos.

Sobre este asunto enviamos la circular de [Ref: Explotación 7/2015/MH](#) el 1 de diciembre que incluye como anexo la Instrucción que la DGMM ha enviado a las Capitanías y el formulario normalizado de solicitud, elaborado por ANAVE.

4.3. MLC: Inspecciones intermedias.

En relación con los buques que no tienen previsto hacer escala en puertos españoles, nos adelantaron que en principio la intención es repetirá la inspección documental de los mismos documentos y con el mismo alcance que hace dos años y medio, cuando se emitieron los certificados por primera vez.

Adicionalmente, a través de una encomienda de gestión, delegar en las Sociedades de Clasificación reconocidas para que puedan actuar en nombre de la DGMM en estos buques. En estas mismas inspecciones se pediría a las SSCC que revisaran algunos aspectos relacionados con la inspección de trabajo.

4.4. Practicaje. Organización del servicio en la AP de Tenerife y exenciones en Valencia.

Informamos a la DGMM de nuestra preocupación por unos recientes pliegos que nos ha consultado la AP de Santa Cruz de Tenerife para la prestación del servicio portuario de prac-

ticaje en los puertos de La Estaca (El Hierro), San Sebastián de La Gomera y Los Cristianos (Tenerife).

Hace dos años, esta misma AP aprobó, con el visto bueno de ANAVE, un Pliego para este mismo servicio pero aplicable a todos los puertos de la AP (incluido el de Santa Cruz). Sin embargo, parece que el concurso asociado se quedó desierto, debido a que los prestadores del servicio en las islas no deficitarias no querían asumir a los puertos de menor tamaño y, como consecuencia deficitarios.

La DGMM nos confirmó que estarían dispuestos a promover una única corporación, a través de reuniones con los prácticos y puertos en las que también participaría ANAVE. Sin embargo nos adelantaron que no debíamos utilizar estas posibles reuniones para poner sobre la mesa otros posibles asuntos/problemas relacionados con este servicio portuario.

Sin perjuicio de que, previa consulta a las empresas asociadas, hemos respondido en plazo a la consulta sobre el pliego, vamos a organizar una reunión con la DGMM y Puertos del Estado para ver cómo se puede enfocar este asunto.

5. Avance de resultados del ejercicio 2015 y propuesta de presupuestos y cuotas de ANAVE para 2016.

Como es habitual, se ha elaborado un avance del resultado económico del presente ejercicio 2014 y una propuesta de presupuesto y cuotas para 2015, que se han sometido a la consideración del Presidente, D. Alejandro Aznar, y del Vicepresidente y Tesorero, D. Gonzalo Alvargonzález.

Con el visto bueno de ambos, se adjunta dicha información con algunos comentarios y se propondrá al Comité su aprobación, sujeta a la ratificación formal por la Asamblea.

6. Asuntos varios.

6.1. Altas y bajas en ANAVE

El pasado 2 de diciembre recibimos la comunicación formal de baja de la empresa Cruceros Internacionales Seaway S.L. Según nos ha indicado, su intención es volver a formar parte de ANAVE en un futuro próximo, cuando solventen las dificultades por las que atraviesan actualmente.

También será baja a partir del próximo 31 de diciembre la empresa OPDR Hamburgo, tal y como nos solicitó formalmente esta empresa el pasado mes de julio cuando, como se recordará, esta empresa fue absorbida por el grupo CMA-CGM.

6.2. Actualización de la lista de puntos de contacto nacionales para cuestiones relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas

La OMI ha publicado la versión actualizada de la lista de puntos de contacto nacionales encargados de recibir, tramitar y transmitir los informes urgentes de los buques a los Estados ribereños sobre los sucesos en los que intervengan mercancías peligrosas.

El transporte de mercancías peligrosas está regulado en el capítulo VII del Convenio SOLAS, que establece que su transporte se debe ajustar a las normas pertinentes del Código IMDG. El apartado 7.9.3 de dicho código hace referencia a la información de contacto de las principales autoridades nacionales competentes designadas, indicando:

- Las autoridades competentes y organizaciones designadas para efectuar la comprobación y certificación de mercancías en bultos, contenedores intermedios para productos a granel y grandes embalajes.
- Las autoridades competentes y organizaciones designadas como agencias de inspección o autoridades para la comprobación, aprobación y aceptación de las mercancías, y otras tareas relacionadas con cisternas portátiles, vehículos cisterna de carretera, contenedores de gas de elementos múltiples y contenedores a granel.

Hemos recomendado a las empresas que circulen esta información a los buques de su flota y actualicen la documentación sobre esta materia. En la circular de referencia [SMA 36/2015/AB](#) pueden encontrar información adicional sobre este asunto.

6.3. Nuevo Régimen de Inspección del MOU del mar Negro

El próximo 1 de enero de 2016, el Memorando de Entendimiento sobre el Control por el Estado rector del Puerto de la región del mar Negro (Black Sea MOU) va a comenzar a aplicar un Nuevo Régimen de Inspección de Buques (NIR) para armonizar su sistema de selección e inspección de buques con los principales MOUs de París y Tokio.

El nuevo NIR ha actualizado el sistema de selección de buques para incluir parámetros genéricos adicionales, por ejemplo, el cumplimiento de las obligaciones como Estado de Bandera del buque, los resultados obtenidos en las inspecciones por las organizaciones reconocidas y las compañías, etc. También se han establecido elementos de ponderación para cada parámetro, modificando los niveles de perfil de riesgo del buque y definiendo la frecuencia entre inspecciones para cada nivel de riesgo.

La circular de referencia [SMA 37/2015/AB](#) incluye información detallada sobre los distintos perfiles de riesgo del buque, las categorías de inspección, la ventana temporal entre inspecciones y el sistema de selección de buques.

7. Ruegos y preguntas.