



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 11 de diciembre de 2008, a las 12:00 h  
Sede de ANAVE– c/ 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. Reunión con el Secretario General de Economía, D. Ángel Torres (prevista para el 1 de diciembre).
  - 2.2. Jornadas de Transporte Marítimo en Baleares (20 y 21 de noviembre).
  - 2.3. Reunión con el director de los servicios jurídicos de Puertos del Estado, D. Jaime Odena (26 de noviembre).
  - 2.4. Reunión de trabajo sobre el proyecto de Ley general de la Navegación.
  - 2.5. Presentación informe de ANAVE sobre Seguridad y Medio ambiente 2/2008 (prevista para el 9 de diciembre).
  - 2.6. Reuniones en ECSA.
  - 2.7. Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Entrada en vigor de nueva normativa.
  - 3.1. Convenio Bunkers - 2001. Tramitación de los certificados de cobertura de seguro.
  - 3.2. Seguimiento de buques a larga distancia (LRIT).
4. Plan de Formación de ANAVE con ayudas de la Fundación Tripartita para el ejercicio 2009.
5. Avance del resultado económico de ANAVE en el ejercicio 2008 y propuesta de presupuesto y cuotas para 2009 <sup>(1)</sup>.
6. Asuntos varios.
7. Ruegos y preguntas.

---

<sup>(1)</sup> Se circularán los datos correspondientes antes de que se celebre la reunión.

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

El borrador de acta de la última reunión del Comité Directivo, celebrada el 5 de noviembre, se circuló el viernes 28 de noviembre, junto con el Orden del Día de esta reunión. No habiéndose recibido ninguna otra observación se propondrá su aprobación.

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

### **2.1. Reunión con el Secretario General de Economía, D. Ángel Torres (prevista para el 1 de diciembre).**

Según se acordó en la última reunión del Comité Directivo, previa consulta con la CEOE, se preparó el informe sucinto que adjuntamos como **Anexo 1**, en el que se plantea la necesidad de medidas urgentes específicamente dirigidas a nuestro sector, que solucionen los problemas de liquidez que se plantean a muchas empresas navieras, y se explican las posibles consecuencias para la economía española en general de una generalización de concursos de acreedores en nuestro sector.

Tras consultar el contenido y peticiones contenidas en este informe con la Comisión Permanente, se envió, el 19 de noviembre, al Secretario de Estado de Economía, D. David Vegara, pidiendo una entrevista para exponerle nuestras peticiones, así como copias del mismo, para su información, al Secretario de Estado de Transportes, D. Fernando Palao y al DGMM, D. Felipe Martínez.

Con bastante celeridad, recibimos una comunicación de D. David Vegara en la que se nos indicaba que por razones de agenda, y no queriendo demorar la reunión, delegaba en el Secretario General de Política Económica y Economía Internacional, D. Ángel Torres. El día 1 de noviembre, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier se entrevistaron con el mismo, acompañado por el Director General de Política Económica, D. Juan E. Gradolph y dos funcionarios de sus servicios. En esta reunión, muy cordial y de una hora de duración, se trató sobre la situación del sector, sobre la base del documento que habíamos adelantado. Respecto de las medidas solicitadas, nos concentramos en la posibilidad de una línea especial de financiación de capital circulante con participación del ICO.

El Sr. Torres manifestó su comprensión de la problemática del sector, que comparten otros muchos, pero al mismo tiempo, y precisamente por esto, la dificultad en instrumentar una línea específica y exclusiva para navieras. Como única posibilidad real a corto plazo, mencionó una línea de 10.000 millones de euros al 50% entre el ICO y la banca comercial, específicamente para financiación de circulante, que el Gobierno ya ha aprobado y comenzará a funcionar a partir de enero. En principio, es una línea pensada únicamente para PYMES y trabajadores Autónomos. Cabría la posibilidad de poder adaptarla, estableciendo un límite por empresa de los 5 millones de euros que se solicitan.

Quedaron en estudiar esta posibilidad, si bien las posibilidades reales parecen bastante limitadas, y nosotros en que les consultaríamos dentro de unos días, antes del 10 para poder informar a la Comisión Permanente.

En las otras materias no se entró en detalle, por ejemplo sobre el reembolso de las subvenciones a residentes, entre otras cosas porque en contacto con la DGMM nos indicaron que preferían que tratásemos el asunto con ellos y que podría haber una solución.

Se tiene previsto tratar sobre esa posible línea de crédito con la Asociación Española de la Banca y la Confederación Española de Cajas de Ahorro para el posible interés de estas organizaciones por solicitar conjuntamente una modificación de la línea de PYMES antes citada. Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre cualquier novedad.

## **2.2. Jornadas de Transporte Marítimo en Baleares (20 y 21 de noviembre).**

Según se había anunciado, se celebraron en Palma de Mallorca las Jornadas del epígrafe, organizadas por el Gobierno Balear con la colaboración de ANAVE, en las que se trataron numerosas materias de interés, como la subvención a residentes, el coste de combustible, etc.

En relación con las subvenciones a residentes, la DGMM manifestó que está dispuesta a aceptar en el nuevo RD (en el que llevan trabajando más de 18 meses) la inclusión del vehículo (uno cada 4 personas) y un alto grado de asimilación al aéreo.

Dada la importancia de este asunto, hemos preparado y circulado a las empresas afectadas una breve nota para enviar a la DGMM a la mayor brevedad posible, en la que se propone introducir en el nuevo RD un sistema de pagos a cuenta para agilizar el reintegro de la subvención a las empresas.

## **2.3. Reunión con el director de los servicios jurídicos de Puertos del Estado, D. Jaime Odena (26 de noviembre).**

A petición de varias empresas, ANAVE solicitó esta reunión para tratar fundamentalmente sobre tres asuntos:

### **a. Bonificaciones en las tasas portuarias.**

Una empresa asociada nos informó de que existe una notable dispersión en la interpretación por diferentes Autoridades Portuarias de las bonificaciones en las tasas portuarias por insularidad (tanto en la tasa al buque como en la tasa a la mercancía) y en el concepto de *“servicio a un determinado tipo de tráfico”*.

Al tratar de discutir el asunto directamente con las AAPP, alguna de ellas (en particular, Barcelona), ha indicado que les sería de utilidad disponer de una interpretación de Puertos del Estado al respecto.

En la reunión, el Sr. Odena no se mostró partidario de elaborar una circular con carácter general, pero accedió a realizar gestiones puntuales con las Autoridades Portuarias implicadas.

Análogamente, sobre el concepto de *“servicio a un determinado tipo de tráfico”* nos manifestó que la Ley no resulta clara al respecto y que ellos no son quienes deben interpretarla, sino las propias Autoridades Portuarias.

### **b. Características de calidad de servicio para compañías navieras a efectos de la bonificación prevista en el artículo 27.6 de la ley 48/2003.**

En 2006, Puertos del Estado aprobó las “Características de Calidad de Servicio para Compañías Navieras” a efectos de la Certificación contemplada en el Art. 27.6 de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre. La obtención de esta certificación por parte de una compañía naviera la hace beneficiaria de una bonificación del 3% en la tasa al buque. El tercer párrafo del citado artículo 27.6 estipula que el manual de servicio aprobado por Puertos del Estado *“podrá ser desarrollado en cada puerto a través de manuales específicos”*.

El pasado mes de junio, nos dirigimos a todas las Autoridades Portuarias solicitándoles confirmación de si en las mismas se habían desarrollado dichos manuales específicos o si, por el contrario, habían optado por acogerse al manual genérico elaborado por Puertos del Estado.

Como consecuencia de este escrito, hemos recibido respuestas de tres tipos:

- 6 AAPP nos han confirmado su adhesión al manual genérico de Puertos.
- Otras 6 nos indican que están ya trabajando en la elaboración de uno específico o tienen previsto hacerlo.
- Una AP nos indica que están trabajando en la elaboración de uno específico pero que, mientras el mismo no esté aprobado, realizarán la bonificación a aquellas empresas certificadas de acuerdo con el genérico.

Algunas de las empresas asociadas, que están en proceso de obtener la certificación de acuerdo con el manual genérico, nos han trasladado su inquietud respecto de la aplicación o no de la bonificación por parte de las diferentes Autoridades Portuarias.

En la reunión, el Sr. Odena nos confirmó que, en una primera impresión, dado que la Ley 48/2003 no obliga a la elaboración de un referencial específico por parte de las diferentes AAPP, mientras una AP no lo tenga aprobado, debería aplicar la bonificación a todas aquellas empresas titulares de una certificación de servicios de acuerdo con el referencial genérico. No obstante, nos indicó que lo estudiarían a fondo jurídicamente y no descartaban enviar una circular a todas las Autoridades Portuarias, no en el sentido de hacerlo obligatorio, pero sí recomendarlo.

En todo caso, manifestó que si alguna empresa que ya hubiese obtenido la certificación tenía problemas con una Autoridad Portuaria concreta que no les practicara la bonificación, que se lo hiciéramos saber, para realizar una gestión puntual.

### **c. Denuncia de la Comisión Europea por las tasas portuarias.**

Aunque no hemos recibido información de Puertos del Estado sobre este asunto, es sabido por los medios de comunicación que la Comisión ha denunciado a España en el Tribunal de Luxemburgo por la incompatibilidad de ciertas bonificaciones con el Reglamento 4055/86.

Con vistas al anunciado Proyecto de modificación de la Ley 48/2003, pedimos al Sr. Odena que nos informase en qué línea se tiene previsto trabajar.

Aunque el Proyecto mencionado lo están tratando con la máxima confidencialidad, nos indicaron que en materia de tasas, se mantiene el esquema del borrador que nos pasaron en la anterior legislatura, que establecía que cada AP aprobaría sus propias tasas en función de las inversiones previstas. Nos indicaron que las tasas que apruebe cada puerto afectarían a todos los tráficos, aunque se mantiene la posibilidad de que una AP apruebe bonificaciones de hasta un 40% a determinados tráficos/servicios/buques, siempre y cuando dichas bonificaciones no superen el 10% del total de ingresos por tasas de la AP correspondiente.

ANAVE trasladó a la Asesoría Jurídica de Puertos del Estado su inquietud respecto de una posible subida desproporcionada de las tasas de los tráficos cautivos, que prometieron analizar, aunque nos indicaron que en un principio no creían que se pudiera producir.

### **2.4. Reunión de trabajo sobre el proyecto de Ley general de la Navegación.**

El martes 11 de noviembre se celebró en las oficinas de ANAVE una reunión con los asesores del bufete Albors Galiano & Co. para el PLGN, a fin de hacer llegar una posición común a la Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia sobre su consulta, relativa a la regulación de los contratos de fletamento.

Como resultado de la reunión, el 12 de noviembre confirmamos al subdirector al cargo de este asunto, D. Julio Fuentes, nuestra satisfacción con la regulación del fletamento en el PLGN en su conjunto, por considerar que la misma resuelve la ausencia de una regulación básica en la materia, respetando a su vez la necesaria libertad de pactos.

Le trasladamos también la conveniencia de que matizar ligeramente el artículo relativo a la responsabilidad del porteador en el transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque (art. 314.2) a fin de que sea inequívoco que la responsabilidad del porteador se regirá por las Reglas de la Haya-Visby.

En última instancia, y de acuerdo con lo tratado en la reunión, se ha expresado al Ministerio nuestra reserva sobre la propuesta de enmienda de la Asociación Española de Derecho Marítimo relativa a las cláusulas de jurisdicción y arbitraje contenidas en la práctica totalidad de los modelos estándar de conocimiento de embarque, anunciando que la analizaremos en detalle y transmitiremos nuestros comentarios con vistas a la tramitación parlamentaria.

## **2.5. Presentación informe de ANAVE sobre Seguridad y Medio ambiente 2/2008 (prevista para el 9 de diciembre).**

El 9 de diciembre, a las 11:00 h, está previsto presentar en la sede de ANAVE el informe de sobre Seguridad y Medio Ambiente 2/2008 que recoge, con periodicidad semestral, las principales novedades en materia de normativa nacional e internacional sobre seguridad y medio ambiente.

Como en ocasiones anteriores, hemos invitado para el último punto del Orden del Día al Subdirector General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos de la DGMM, D. Alfredo de la Torre, quien se incorporará, acompañado de varios colaboradores de su departamento para tratar las cuestiones que puedan plantearse por parte de los asistentes a la reunión.

En esta ocasión, hemos estimado conveniente dedicar de nuevo un tiempo específico de la Jornada para informar sobre el resultado de la reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC 58) de la OMI celebrado en octubre que adoptó un nuevo texto del Anexo VI de MARPOL, así como los avances en las emisiones de CO<sub>2</sub> y el seguimiento de otras materias sobre las que ya se trató en las últimas reuniones de los Informes Técnicos.

## **2.6. Reuniones en ECSA.**

El 6 de noviembre D. Manuel Carlier presidió una reunión del *Shipping Policy Committee* de ECSA. Entre otros asuntos, se trató sobre el próximo Libro Blanco que va a publicar la Comisión sobre la política europea de transporte marítimo 2008-2018 y sobre la aplicación de las Directrices de la Comisión sobre ayudas de Estado al transporte marítimo.

El 7 de noviembre Dña. Elena Seco participó en una reunión en Bruselas del Grupo de Trabajo de ECSA sobre el impacto de la revisión del Anexo VI de MARPOL en los tráficos de SSS. En la misma, las principales navieras que operan en dichos tráficos en el norte de Europa las ECAs manifestaron su preocupación sobre la pérdida de competitividad que se iba a producir a partir del 1 de enero de 2015, fecha en la que la nueva redacción del Anexo VI prevé que los buques que operen en las ECAs utilicen combustibles con un contenido máximo de azufre del 0,1%. Se acordó pedir a la Comisión (y así se hizo en una reunión celebrada a continuación con varios funcionarios de la misma):

- Que, en el necesario estudio de impacto que la Comisión realizará previo a incorporar el Anexo VI en la normativa comunitaria, se incluya un análisis económico detallado de las consecuencias para los tráficos de SSS de las ECAs, se estime el previsible trasvase de carga a la carretera y, en su caso, se incluyan posibles actuaciones comunitarias para minimizar el impacto.
- Que en la Directiva de transposición se incluya una cláusula que permita posponer la fecha de aplicación en caso que no exista combustible disponible para hacer frente al crecimiento de la demanda que se producirá.

Los días 3 y 4 diciembre 2008 está previsto que D. Juan Riva y D. Manuel Carlier participen en una reunión del *Board of Directors* de ECSA.

## 2.7. Asistencia a otras reuniones y jornadas.

- El 5 de noviembre, D. Juan Riva, en representación de ANAVE, recogió el “*Premio a la mejor iniciativa asociativa*” que El Vigía concedió a nuestra Asociación en el acto de celebración de los X Premios a las Mejores Iniciativas Logísticas de España del año 2008, que tuvo lugar en el Museo Marítimo de Barcelona.
- El 6 de noviembre, D. Manuel Carlier presidió el *Shipping Policy Committee* de ECSA en Bruselas.
- Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko presentó la ponencia “*La problemática, las consecuencias y posibles soluciones a la actual escasez de jóvenes profesionales*” en la XXI Jornada de la Gente de Mar, organizada en Barcelona por el Comité de Solidaridad con la Gente de Mar.
- El 7 de noviembre, Dña. Elena Seco participó en el Grupo de Trabajo de ECSA sobre el impacto de la revisión del Anexo VI de MARPOL en los tráficos de SSS.
- El 13 de noviembre, D. Juan Riva pronunció una ponencia sobre “*Problemas actuales de las empresas navieras y propuestas de ANAVE*”, en el V Congreso del Sector del Mar de CC.OO., celebrado en Sevilla.
- También el 13 de noviembre, D. Manuel Carlier participó en el *debate “Los futuros escenarios para el sector marítimo”* en la Mesa Redonda “*Construcción naval e industria naviera: Visión futura para Europa*” que organizó la Asociación de Ingenieros Navales en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, con motivo de la entrega del Premio de la *Confederation of European Marine Technology Societies* (CEMT) 2007 a D. José Esteban Pérez.
- El 17 de noviembre, D. Juan Riva pronunció la conferencia “*Pasado, presente y perspectivas de futuro de la marina mercante española*”, organizada por la Agrupación El Mar y sus Ciencias – Antonio de Ulloa y la Fundación Philippe Cousteau, en el Ateneo de Madrid.
- El 18 noviembre, Dña. Elena Seco se reunió, en la sede de ANAVE, con D. Sergio Alart, director de Sinaval, quien ha propuesto que ANAVE presente el “*Informe sobre Seguridad y Medio Ambiente*” que elabora la Asociación, en la edición 2009 de esta feria, en el mes de abril de 2009.
- El 19 de noviembre, Dña. Elena Seco presentó una ponencia sobre “*Impacto ambiental de las emisiones atmosféricas generadas por el transporte marítimo*” en la jornada “*El Sector Marítimo y el Medio Ambiente*” organizada en Ferrol por el COIN.
- Los días 20 y 21 de noviembre, representantes de Acciona Trasmediterránea, Balearia, e Iscomar participaron en Palma de Mallorca en unas Jornadas sobre Transporte Marítimo en las Islas Baleares, promovidas por el Gobierno Balear con la colaboración de ANAVE, en las que D. Manuel Carlier presentó la ponencia “*Las variaciones de los precios de los combustibles y su impacto en el transporte marítimo*”.
- El 27 noviembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Jaime Odena, director de los servicios jurídicos de Puertos del Estado (ver punto 2.3 de estas notas).

- El 1 de diciembre, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier se reunieron con D. Ángel Torres, Secretario General de Política Económica y Economía Internacional, del Ministerio de Economía y Hacienda, para presentarle el informe *“Impacto de la crisis financiera sobre las empresas navieras – Consecuencias y propuestas de medidas”*. (Ver punto 2.1 de estas notas).

### **Próximas reuniones en las que ANAVE estará representada**

- Los días 3 y 4 de diciembre, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier asistirán a una reunión del Board of Directors de ECSA, en Bruselas.

### **3. Entrada en vigor de nueva normativa.**

#### **3.1. Convenio Bunkers - 2001. Tramitación de los certificados de cobertura de seguro.**

El viernes 21 de noviembre de 2008, el Convenio Bunkers 2001 entró internacionalmente en vigor.

Como las empresas conocen, desde hace meses, ANAVE ha venido informando a las empresas sobre las gestiones a realizar. El viernes 14, al no haberse publicado todavía el Real Decreto que incorporaba el Convenio a la normativa española, solicitamos a la DGMM que comenzase a distribuir los certificados, ya que numerosas empresas iban a tener ya problemas para hacérselos llegar a sus buques con tanta premura, a lo que la DGMM accedió.

El día 18 se concluyó la distribución de los últimos certificados de seguro de aquellas empresas que coordinaron este proceso con ANAVE (un total de 71 certificados correspondientes a 17 empresas).

El mismo día se publicó en el BOE la siguiente normativa (distribuida mediante Circular Varios 69/2008/GM):

- Real Decreto de ejecución del Convenio Bunkers 2001 y que modifica el Real Decreto de ejecución del Convenio CLC 92 en determinados aspectos.
- Resolución de la DGMM reguladora del procedimiento de solicitud y expedición de los Certificados de Seguro/Garantía Financiera exigidos en el Convenio Bunkers 2001 y CLC 92.

En relación a esta segunda norma, el pasado 8 de octubre se solicitó a la DGMM que tuviesen en cuenta el retraso en la publicación de la normativa de ejecución y exceptuasen la aplicación del plazo de 30 días de antelación requerido para la presentación de las primeras solicitudes de certificados de seguro Bunkers 2001 (relativa a los certificados para el periodo 00:00 h del 21/11/2008 hasta las 12:00 h. del 20/02/2009). Esta petición fue contemplada y recogida en la norma.

También respecto al mismo plazo de 30 días de antelación para solicitar los certificados de seguro, se indicó a la DGMM que, para posibilitar que los Clubes pudiesen remitir las “Blue Cards” a tiempo, el mismo debería reducirse a 20 días con carácter general. Esta petición no ha sido atendida, habiéndose incrementado además el plazo de antelación para la presentación de solicitudes de certificados de seguro CLC 92 de 20 a 30 días.

El Grupo Internacional de P&I ha advertido que, dado que la renovación de la cobertura de seguro se suele prolongar hasta bien entrado el mes de enero, resultará muy difícil para los Clubes poder expedir las Blue Cards con la antelación suficiente para que las solicitudes de certificado de seguro puedan a su vez presentarse respetando el plazo de 30 días hábiles de antelación impuesto en la Resolución.

Este plazo habrá de computarse hacia atrás desde la fecha de final de validez de los certificados en vigor, es decir el 20/02/09, de modo que el último día para presentar las nuevas solicitudes ante la DGMM será el día 17 de enero. Por otra parte, el artículo que impone este plazo prevé la posibilidad de que el mismo sea reducido *“en casos excepcionales debidamente justificados”*, por este motivo, se tratará que el mismo se aplique caso a caso con la mayor flexibilidad posible.

Como alternativa, o como medida adicional a la anterior, la normativa publicada contempla la posibilidad de que sean los propios Clubes quienes remitan directamente las solicitudes a la DGMM junto con las Blue Cards, opción a la que podrían recurrir las empresas en caso de premura de tiempo.

### **3.2. Seguimiento de buques a larga distancia (LRIT).**

En las últimas semanas, la DGMM ha confirmado que va a aceptar para su aprobación equipos de transmisión de datos LRIT no sólo equipos nuevos específicos de LRIT, sino también equipos Inmarsat C o mini-C ya instalados a bordo que se puedan actualizar mediante pequeñas modificaciones en el software para cumplir la función como sistema LRIT.

Hasta la fecha, la DGMM ha homologado 2 equipos transmisores de la marca FURUNO, que se corresponden con los modelos “FELCOM-15-LRIT (SSAS)” y “FELCOM-16-LRIT (SSAS)” y tienen previsto homologar próximamente otros 5 equipos más.

Las empresas a las que los fabricantes les hayan comunicado que es posible adaptar un equipo Inmarsat C deberían llevar a cabo dicha adaptación lo antes posible, para realizar a tiempo la prueba de conformidad del Proveedor de Servicios de Aplicaciones (ASP) autorizado por la Administración de modo que, si al final por alguna razón no fuese posible adaptar el equipo existente, dispongan de tiempo suficiente para instalar a bordo un equipo nuevo homologado y específico LRIT.

Por el momento, la DGMM ha autorizado a 5 empresas ASP (“Emmi Network”, “Satlink”, “CLS – Maritime Security”, “Pole Star” y “Thrane&Thrane A/S”), las 2 primeras empresas con sede en España y las otras 3 en el extranjero, para realizar esta prueba (transmisión automática LRIT de la identidad del buque, situación, fecha y hora de dicha transmisión).

Los buques construidos antes del 31 de diciembre de 2008 deben realizar la prueba en el plazo de los 3 meses anteriores a la fecha del primer reconocimiento radioeléctrico después del 31 de diciembre de 2008. El coste de la prueba corre por cuenta de la naviera.

Una vez superada la prueba, el ASP debe expedir un informe en nombre de la Administración certificando que se ha realizado la misma siguiendo las orientaciones de la OMI sobre reconocimientos, que el equipo funciona dentro de los márgenes de tolerancia de los criterios de aceptación y que se ha programado para transmitir información LRIT.

### **4. Plan de Formación de ANAVE con ayudas de la Fundación Tripartita para el ejercicio 2009.**

Como informamos en la circular de fecha 20 de noviembre, el día anterior se publicó en el BOE la Resolución de 7 de noviembre de 2008, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se aprueba la convocatoria 2009 de formación de oferta y se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones públicas destinadas a su financiación.

Los planes de formación correspondientes a esta Convocatoria se podrán ejecutar entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2009, mediante los correspondientes convenios de formación que se suscriban al efecto.



Teniendo en cuenta las preferencias manifestadas por las empresas asociadas (15 empresas contestaron al cuestionario remitido por ANAVE al efecto), se ha presentado ya la solicitud correspondiente.

Una vez aprobada informaremos a las empresas de la subvención que finalmente nos haya sido concedida y de los cursos disponibles.

## **5. Avance del resultado económico de ANAVE en el ejercicio 2008 y propuesta de presupuesto y cuotas para 2009.**

Con anterioridad a la reunión del Comité Directivo, una vez visadas por el Presidente y el Tesorero, se circulará un resumen de la previsión de ingresos y gastos a 31 de diciembre de 2008, una propuesta de presupuesto para 2009 y unos comentarios a los mismos, así como una propuesta de cuotas asociativas para el ejercicio de 2009.

Como viene siendo habitual, se pedirá al Comité Directivo que apruebe dichas cuentas y las cuotas, todo ello sujeto a la ratificación formal por la Asamblea, una vez se efectúe el cierre definitivo del ejercicio.

## **6. Asuntos varios.**

### **6.1. Servicio a un determinado tipo de tráfico.**

El próximo sábado 13 de diciembre vence el plazo para solicitar la consideración de “*servicio a un determinado tipo de tráfico*”, a efectos de aplicación de los coeficientes reductores por número de escalas previstos en el artículo 21.6 de la Ley 48/2003, de 26 de diciembre.

Se ha recordado a las empresas en la circular Puertos 05/08/ES, de 25 de noviembre, a la que además adjuntábamos un modelo estándar de solicitud a cumplimentar con los datos de su empresa y buques.

### **6.2. Número de identificación de la compañía y/o el propietario inscrito.**

Les recordamos nuestras circulares de Seguridad y Medioambiente 19 y 50/08/AB, de 23 de abril y 2 de diciembre respectivamente, en la que les informábamos de que, a partir del próximo 1 de enero de 2009, todas las compañías armadoras y todos los propietarios inscritos de buques de GT>100 que realicen viajes internacionales estarán obligados a disponer de un número OMI permanente de la empresa, para cumplir la regla XI-1/3-1 de SOLAS.

Por “compañía” se entiende tanto el propietario del buque o cualquier empresa que realice la gestión náutica del buque, por ejemplo, un fletador a casco desnudo, un gestor naval (ship manager), etc. que sea titular del DOC de cumplimiento del Código ISM. Por “propietario inscrito” se entiende el propietario registral, es decir, la persona física o jurídica que ostenta la titularidad jurídica del buque (el propietario que figura en el certificado de matrícula expedido por la Administración). En los casos en los que ambas personas (compañía y propietario) no coincidan, ambas deben disponer del número OMI y figurar el mismo en los certificados.

El citado número se deberá incluir en los siguientes certificados del buque y en las copias certificadas de los mismos:

- Certificado de Gestión de la Seguridad (ISM).
- Documento de Cumplimiento (DOC).
- Certificado Internacional de Protección del Buque (ISPS).
- Registro Sinóptico Continuo.

En las mencionadas circulares incluíamos información detallada sobre los pasos a seguir para obtener el mencionado número.

### **6.3. Nuevas reglas de estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (SOLAS 2009, Capítulo II-1).**

Estas nuevas reglas se aplicarán a buques mixtos de carga y pasaje que se construyan a partir del 1 de enero de 2009 y permiten una mayor flexibilidad a los proyectistas y armadores en el diseño de los buques, al estar basadas en objetivos y ser menos prescriptivas en aspectos tales como la posición de los mamparos.

Aunque inicialmente se previeron para tener ya en cuenta adecuadamente el problema del “agua en cubierta”, que se trata en las normas actuales mediante el acuerdo regional de Estocolmo, varios países europeos lo han cuestionado recientemente y no se sabe en este momento de forma definitiva cuál va a ser la postura de la Comisión Europea al respecto, por lo que resulta muy importante que las empresas que tengan previsto contratar la construcción de buques a los que les afecte la norma tengan debidamente en cuenta las posibles implicaciones.

Vamos a enviar una circular detallada sobre este asunto, que también está previsto que se discuta en la presentación del Informe sobre Seguridad y Medioambiente, en ANAVE, el martes 9 de diciembre.

### **6.4. Ayudas a la implantación del Código ISPS.**

El pasado 12 de noviembre, la Comisión de Valoración creada al efecto publicó el listado de solicitudes excluidas por no reunir los requisitos de la orden FOM/2381/2008, concediendo un plazo de 10 días para la subsanación de deficiencias. Seis solicitudes fueron excluidas, ninguna de las cuales pertenecía a buques asociados a ANAVE.

El lunes 1 de diciembre se recibió una comunicación de la DGMM, que fue distribuida a través de la circular Varios 71/2008/GM, por la que se solicitaba a todas las empresas adjudicatarias que remitiesen las tarjetas de identificación fiscal vía fax y que designasen una cuenta bancaria mediante la presentación de un impreso.

La Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación nos ha indicado que la resolución mediante la que se publicará la relación definitiva de adjudicatarios será publicada en unos 15 días. Asimismo nos ha sido confirmada la cifra definitiva del importe de las ayudas, que finalmente coincidirá con la ya anunciada, 20.450 euros para cada buque de pasaje y 15.337 euros para cada buque de carga.

### **6.5. Enrole de trabajadores extranjeros en buques del REC.**

Con motivo de los problemas experimentados en esta materia por una de nuestras empresas asociadas, el pasado 28 de octubre se solicitó informe a la Dirección General de Inmigración, que fue recibido el 19 de noviembre y circulado a todas las empresas (Varios 70/2008/GM).

Según se ha informado en la citada circular, este informe viene a aclarar que el certificado de enrole no debe ser exigido para el sellado de la autorización inicial de residencia y trabajo, sino sólo para la tramitación definitiva de la autorización de trabajo.

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