



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 16 de octubre de 2014, 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. Entrada en vigor de la Ley de la Navegación Marítima.
  - 2.2. Reunión del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
  - 2.3. Bonificaciones a residentes. Reintegro a las empresas navieras.
  - 2.4. Jornada anual de la Asociación de Promoción de Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).
  - 2.5. ECSA: Informe sobre reuniones y *Tax Lease*.
  - 2.6. Relevo en el Gabinete de Prensa de ANAVE.
  - 2.7. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Altas y bajas en la asociación.
4. Nueva instrucción de servicio 4/2014, sobre Exenciones de Practicaje.
5. Unidad Logística del ministerio de Fomento. Propuesta de Código de Buenas Prácticas del Transporte y la Logística.
6. Día Marítimo Mundial. Actos paralelos organizados por Marruecos (27-29 Octubre 2014). Posible participación de empresas españolas.
7. Normas sobre contenido de azufre en los combustibles marinos. Aplicación por los buques metaneros de procedimientos de "equivalencia".
8. Plan de formación de ANAVE para 2015.
9. Asuntos varios.
10. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de [acta](#) de la última reunión, celebrada el 24 de junio, se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el pasado 3 de octubre.

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

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

### **2.1. Entrada en vigor de la Ley de la Navegación Marítima.**

El 8 de julio tuvo lugar el último debate y la votación final en el Pleno Congreso de las enmiendas presentadas en el Senado al Proyecto de Ley de Navegación marítima, que quedaron incorporadas al texto, no siendo ninguna de especial relevancia para las empresas navieras. Quedó así aprobada definitivamente, tras catorce años de estudio, tres proyectos de ley y tres legislaturas, la Ley de Navegación Marítima.

El texto entró en vigor el 25 de septiembre, a los dos meses de su publicación en el BOE, como Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM).

La Ley va a constituir sin duda una aportación muy positiva a la modernización, claridad y seguridad jurídica de nuestro sector. No obstante, tal y como les informamos mediante la circular de fecha 10 de julio y [Ref: Varios 27/2014/EC](#), dos importantes puntos han quedado a última hora fuera de la norma, separando nuestra regulación de la del resto de países europeos:

- La LNM reconoce la posibilidad de entablar acción directa contra los Clubes de P&I en todos los casos, y no únicamente cuando así lo establezcan los Convenios internacionales o las normas de la Unión Europea (como es la norma general del mercado).
- No se ha incluido finalmente la posibilidad de limitación de responsabilidad de las organizaciones reconocidas, en los términos establecidos en la Directiva europea sobre esta materia.

En los meses de agosto, septiembre y octubre, hemos publicado en la sección Tribuna Profesional de nuestro boletín informativo mensual sendos artículos, de los bufetes Albors, Garrigues y de ANAVE, sobre las novedades que introduce la LNM. Pueden acceder a los mismos en el siguiente enlace: <http://www.anave.es/2014>

### **2.2. Reunión del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.**

El 29 de julio se reunió el Grupo de Trabajo, del que ANAVE forma parte, sobre el *“Estudio de la cadena de costes para el tráfico de carga rodada en terminales españolas”*, que fue aprobado en la sesión celebrada en diciembre de 2013 y que Puertos del Estado adjudicó a la consultora IDOM. En esta reunión se informó del contenido del estudio y de la metodología a utilizar.

Posteriormente, el 11 de septiembre, se reunió el Pleno del Observatorio, con la participación de Dña. Elena Seco como vocal suplente de ANAVE y D. Manuel Carlier como vocal titular de SPC-Spain.

En esta reunión:

- Se informó de que Puertos del Estado está ya trabajando en el *“informe anual de competitividad”* previsto en el artículo 123 de la Ley de puertos. Para ello, el observatorio debe

redactar el *“Documento de análisis y conclusiones del estado del estado del mercado de los servicios portuarios”*, en el que se pretenden incluir una serie de indicadores (de competitividad, de recursos, de actividad y económicos) y analizar su evolución con el tiempo. Puertos del Estado pretende que se pueda comparar el coste medio en cada puerto y de cada servicio con la tarifa máxima. Se espera que un primer borrador esté disponible durante el mes de noviembre y que el Pleno del Observatorio pueda dar el visto bueno final en la próxima reunión, prevista para el mes de diciembre.

- Se entregó el borrador de la memoria anual 2013 en la que se recogen los trabajos y actuaciones llevados a cabo durante dicho ejercicio, para su consideración y posible aprobación en la siguiente reunión.
- Se informó sobre los avances de los tres estudios actualmente en marcha, y que deben estar concluidos antes de finalizar el año:
  - Costes de las terminales de contenedores de países competidores.
  - Cadena de costes para el tráfico de carga rodada en las terminales españolas.
  - Cadena de costes para el tráfico de graneles sólidos agroalimentarios en las terminales españolas.
- Se informó del próximo lanzamiento de la página web del Observatorio que constará de:
  - Una zona pública para difundir y dar transparencia al mercado de los servicios portuarios, que incluirá información de las empresas prestadoras, puertos en los que operan, servicios para los que tienen licencia, medios con los que cuentan, tarifas máximas aprobadas, pliegos de condiciones, etc.
  - Una zona restringida a los miembros con los documentos de trabajo del Pleno y otra información relevante.

### **2.3. Bonificaciones a residentes. Reintegro a las empresas navieras.**

El RD-Ley 1/2014 (BOE 25 enero 2014) introdujo varias modificaciones en el régimen de tramitación de las subvenciones a residentes insulares, siendo la principal novedad para las empresas navieras la obligación de que la relación de todos los embarques reales producidos en los puertos, correspondientes a los trayectos bonificables, fuese remitida electrónicamente a las Autoridades Portuarias (AAPP), o bien recabadas por estas últimas, *“antes de que la nave llegue a su destino”*. Posteriormente, las AAPP remitirán mensualmente esta información a la DGMM para su inspección y control.

En principio, esta obligación sería exigible desde el pasado 26 de enero, aunque la propia norma establece que *“la remisión de esta información se realizará en el tiempo y forma que determine la DGMM”*, por lo que desde un primer momento se trasladó a la DGMM la necesidad de hacer una interpretación flexible de la entrada en vigor de este apartado.

En los últimos meses la DGMM ha mantenido reuniones con varias navieras, capitanías y Autoridades Portuarias para organizar este envío de datos y posteriormente se nos comunicó informalmente que, tras consultar a la abogacía del Estado, la DGMM no podía pagar ninguna bonificación mientras no recibiera los listados de la AAPP.

Desde ANAVE enviamos un escrito a la Ministra de Fomento y a la CEOE. Ya antes del verano se buscó una solución para las bonificaciones correspondientes al primer trimestre de 2014 (para las que entendemos se han emitido ya al menos liquidaciones provisionales).

Posteriormente se ha incluido en el Proyecto de Ley de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (que proviene del RD Ley 8/2011) un párrafo que pospone la fecha de aplicación del nuevo sistema del 26 de enero al 1 de julio. Este proyecto ha sido aprobado sin enmiendas en el Senado a comienzos de octubre y está pendiente de publicación en el BOE, lo que se espera se produzca en los próximos días.

El 7 de octubre D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. José Cebrián, Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa sobre este asunto. Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre lo tratado.

#### **2.4. Jornada anual de la Asociación de Promoción de Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).**

SPC-Spain celebró, el pasado 2 de octubre, en Alicante, su Jornada Anual, que fue inaugurada por D. Joaquín Ripoll, presidente del Puerto de Alicante y anfitrión de la jornada; D. Carlos Eleno, director general de Transportes y Logística de la Generalitat Valenciana y D. Manuel Carlier, presidente de SPC-Spain. La jornada fue clausurada por Rafael Rodríguez Valero, Director General de la Marina Mercante.

También participaron, entre otros, D. Pascual Villate, Subdirector General de Planificación y Coordinador de la Estrategia Logística y red TEN-T del Ministerio de Fomento, quien presentó una ponencia sobre el nuevo instrumento de financiación de la Unión Europea: “*Mecanismo Conectar Europa*”, y D. Jorge Ampuero, Business Manager para España y Portugal de la Sociedad de Clasificación RINA, quien habló sobre el impacto previsible del Convenio sobre Agua de Lastre sobre estos tráficos.

Pueden obtener más información sobre esta jornada en la pagina web SPC-Spain [www.shortsea.es](http://www.shortsea.es) y en este enlace: <http://www.shortsea.es/images/PDF/notadeprensaal.pdf>

Tras finalizar la jornada, SPC–Spain celebró una reunión de su junta directiva en la cual se trató principalmente sobre la nueva instrucción de servicio de la DGMM sobre Exenciones de Practicaje y sobre la posibilidad de organizar en España la *Shortsea Conference* 2016.

#### **2.5. Relevo en el Gabinete de Prensa de ANAVE.**

A comienzos del mes de julio, Dña. Paula Díaz, que había ocupado el puesto de responsable del Gabinete de Prensa de ANAVE desde noviembre de 2003, presentó su renuncia voluntaria por haber encontrado un puesto de mayor responsabilidad y que le ofrecía mejores oportunidades de proyección profesional. En consecuencia, con fecha 18 de julio, causó baja voluntaria en el personal de ANAVE.

Tras un proceso de selección, para el que se hizo uso de currículos de que ya disponía ANAVE previamente, y con el visto bueno del presidente y vicepresidente de la asociación, se seleccionó para ese puesto a D. Rafael Cerezo Aizpún, quien se ha incorporado al personal de ANAVE desde el día 1 de septiembre con un contrato a tiempo parcial.

El Sr. Cerezo es licenciado en Ciencias de la Información (rama de periodismo) y tiene más de 10 años de experiencia en la sección de Suplementos Especiales de Unidad Editorial (El Mundo), contando con amplia práctica en el uso de las herramientas informáticas de edición y maquetación que se utilizan en ANAVE, por lo que su adaptación al gabinete de prensa está siendo muy rápida. Es bilingüe español-inglés y tiene conocimientos de francés e italiano.

Para contactar con él pueden hacerlo en [rcerezo@anave.es](mailto:rcerezo@anave.es) y en los teléfonos de ANAVE.

#### **2.6. Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado.**

El pasado día 30 de septiembre, el Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas presentó en el Congreso de los Diputados el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2015.

Entre los aspectos a destacar del proyecto que afectan directa o indirectamente a las empresas navieras, destacamos los siguientes:

- Presupuesto del Ministerio de Fomento: aumenta un 12,4%
- Tasas portuarias: No continúa el proceso de reducción de las tasas iniciado el pasado año, y ello a pesar de que Puertos del Estado prevé cerrar el ejercicio 2014 con un beneficio del sistema portuario de 130,5 millones de euros y de 152,37 millones para 2015. Hay, por tanto, margen para seguir bajando las tasas portuarias, y parece que sería lógico hacerlo así para fomentar así el uso del transporte marítimo.
- Tasa del buque: Se añaden dos nuevos coeficientes en la cuota por fondeo y estancia en aguas portuarias para los buques que utilicen como combustible gas natural licuado, excluidos los que se dediquen al transporte de este combustible.
- Subvención a ANAVE por el embarque de alumnos en prácticas (que, como es sabido, ANAVE traslada íntegramente a sus empresas asociadas) se mantiene en 80.000 euros.
- Bonificaciones al transporte de residentes no peninsulares y por familias numerosas:
  - Transporte Marítimo: para 2015 se presupuestan 67,1 millones, lo que supone un 4,1% de descenso.
  - Transporte aéreo: La partida equivalente aumenta un 14,0%. En el conjunto de las bonificaciones a residentes y a familias numerosas por transporte aéreo se destinan 320 millones de euros, casi 5 veces más que las equivalentes para el modo marítimo.

Como consecuencia, cabe reiterar las peticiones de ANAVE de al menos equiparar totalmente el procedimiento de devolución a las empresas de las subvenciones, de modo que no vuelva a ocurrir, como en este año, que haya supuesto una carga sobre la liquidez de las navieras.

Se les ha informado de forma más exhaustiva sobre otros aspectos del proyecto mediante la circular de fecha 6 de octubre y referencia [Eco.Fin. 7/2014/EC](#).

## **2.7. ECSA: Informe sobre reuniones y *Tax Lease*.**

Los días 9 y 10 de octubre está previsto que D. Juan Riva y D. Manuel Carlier participen en Copenhague en una reunión del *Board of Directors* de ECSA. Con ocasión de esta reunión, ECSA organiza un seminario sobre reciclaje sostenible. Se informará al Comité Directivo sobre los principales asuntos tratados, entre los cuales se cuenta la organización, en marzo de 2015, de la primera *European Shipping Week*, en Bruselas.

En relación con el *Tax Lease*, tal y como les informamos en julio mediante nuestra circular de [Ref: Eco. Fin. 6/2014/EC](#), el Tribunal General (TG) de la UE ha rechazado la demanda de intervención que ECSA había presentado en apoyo de la Decisión de la Comisión Europea (CE), lo que significa que ECSA no podrá presentar alegaciones por escrito y no tendrá acceso a los textos detallados de los recursos presentados.

Sin embargo, las razones de este rechazo resultan positivas para los intereses de los armadores ya que, según manifiesta el TG, la demanda ha sido rechazada no por la falta de representatividad o capacidad de ECSA para intervenir, sino porque entiende que la misma no tiene un interés específico directo sobre el resultado del procedimiento, dado que:

- La Decisión de la CE **no afecta a los armadores**. En consecuencia, una eventual anulación de la Decisión por el TG tampoco afectaría directamente a los armadores. Únicamente podría afectarles una nueva Decisión de la CE, pero este hipotético escenario futuro no demuestra un interés directo en estos momentos.

- El principal argumento de los inversores en sus recursos es negar el carácter de ayuda de Estado del *Tax Lease* español. Si el TG aceptase este argumento, sería improbable que la CE adoptase una nueva Decisión manteniendo el carácter de ayuda de Estado del sistema y además señalando nuevos beneficiarios (ej. los armadores).
- Finalmente, no está claro para el TG que algunas de las asociaciones de armadores miembros de ECSA, estén afectadas por el caso.

Sobre la base de estos argumentos, el despacho de abogados Linklaters, al que ECSA había encargado este asunto, entiende que el TG no tiene intención de resolver este caso en un sentido que afecte a los armadores y que previsiblemente limitará su decisión a los argumentos expuestos por los inversores, los cuales además, señalan explícitamente en algunos de sus recursos, que no pretenden señalar a los armadores como posibles beneficiarios del régimen. Linklaters cree que éste es un elemento importante y positivo para ECSA, y por tanto para los armadores.

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

Desde la anterior reunión del Comité Directivo (en junio) se ha participado en numerosas reuniones y actos, de los que cabe reseñar los siguientes:

- El 26 de junio, D. Manuel Carlier presentó una ponencia en una jornada sobre “El proyecto de ley de navegación marítima” organizada por el Instituto de la Ingeniería de España, en Madrid.
- El 1 y 2 de julio, Lloyd’s Register impartió, en la sede de ANAVE, un curso práctico sobre las enmiendas de Manila al Convenio Internacional STCW. Participaron 16 alumnos de 8 empresas navieras. Por Gentileza del LR lo hicieron también como alumnos, sin coste, Dña. Aráiz Basurko de ANAVE y D. Francisco Javier Benítez, Jefe de Servicio de Titulaciones Profesionales de la DGMM.
- El 8 de julio, ANAVE presentó su primer informe semestral de 2014, “Novedades normativas sobre seguridad y medio ambiente”, en una reunión de trabajo celebrada en la ETS de Ingenieros Navales de Madrid.
- El 9 de julio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco recibieron a consultores de Deloitte, que solicitaban el apoyo de ANAVE para un estudio sobre previsiones de penetración del gas natural como combustible marino, encargado por GASNAM.
- El 10 de julio, D. Manuel Carlier presidió una Junta Directiva de SPC-Spain, que tuvo lugar en la sede de ANAVE, en la que también participó Dña. Elena Seco.
- El 30 de julio, D. Manuel Carlier se reunió con representantes de la Escuela de Náutica de la Universidad de Cádiz, con quienes acordó los términos de un convenio de colaboración para el embarque en prácticas de los alumnos de dicha universidad.
- El 8 de septiembre, D. Manuel Carlier participó en un programa de la emisora Gestiona Radio en la que se presentó el III Congreso Anual de GASNAM, que tendrá lugar en Madrid el 22 de octubre. También participaron José Ramón Freire (presidente de GASNAM) y Ramón Calderón (Director de Relaciones Institucionales de SEAT).
- El 11 de septiembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en la cuarta reunión plenaria del Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios en Puertos del Estado.

- El 16 septiembre, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras recibieron en ANAVE a D. José Antonio Moreno, representante del ministerio de Fomento, quien les presentó un borrador Código de Principios de Buenas Prácticas para el sector Transporte y Logística que ha elaborado la Unidad Logística del Ministerio de Fomento. Asistió también el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, D. Víctor Jiménez.
- Ese mismo día, Dña. Esther Celdrán asistió a la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- El 17 de septiembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco mantuvieron una reunión con al Prof. D. Eduardo Cardadeiro, de la Universidad Autónoma de Lisboa, consultor portugués que desarrolla un estudio sobre costes de los servicios portuarios en España.
- El 18 de septiembre, Dña. Elena Seco participó en una reunión en la DGMM con una delegación marroquí sobre el evento paralelo al Día Marítimo Mundial, que tendrá lugar en Tánger del 27 al 29 de octubre.
- El 19 de septiembre, se reunió en la sede de ANAVE la Comisión Ejecutiva de SPC-Spain, presidida por D. Manuel Carlier.
- El mismo día, D. Manuel Carlier recibió en ANAVE a representantes de la conocida empresa de ship management “V Ships”
- El 23 de septiembre, D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier participaron en la jornada inaugural del II Congreso Marítimo Nacional en Santander, organizado por la Liga Naval Española.
- Ese mismo día, Dña Esther Celdrán representó a ANAVE en el Consejo General del Instituto Social de la Marina Mercante.
- El 25 de septiembre, D. Manuel Carlier participó en un webinar sobre el Día Marítimo Mundial, en la sede de Bureau Veritas en Madrid,
- El 29 de septiembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco mantuvieron una reunión en ANAVE con las empresas armadoras de buques metaneros con calderas, para tratar sobre la aplicación a estos buques de las normas sobre contenido máximo de azufre de los combustibles marinos.
- El 30 de septiembre, Dña. Maruxa Heras participó en una reunión del grupo de trabajo de actividad del sector privado de la CEOE.
- El 3 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Víctor Jiménez, Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.
- El 7 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. José Cebrián, Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa de la DGMM.

**Jornadas y reuniones que tendrán lugar próximamente:**

- Los días 9 y 10 de octubre, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier participarán en una reunión del Board of Directors de ECSA y en un seminario sobre reciclaje sostenible de buques organizado por ECSA.

- El 14 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunirán con representantes del CEDEX, en relación con unas recomendaciones para la estimación de emisiones de GEI en planes y proyectos portuarios que están elaborando.

### 3. Altas y bajas en la asociación.

Ha solicitado el alta en ANAVE la empresa naviera Formentera Cargo S.L., que daría de alta 1 buque ro-ro, de 587 GT y bandera española, que cubre el trayecto Ibiza-Formentera. Apoyan su solicitud de ingreso, como prevén los estatutos, las asociadas de pleno derecho Balearia y Ership, ambas miembros del Comité Directivo.

Las empresas asociadas Africa Affairs y Container H Lines han solicitado su baja en ANAVE, dando de alta en su lugar, como miembro asociado colaborador a Maritime United Operator, nueva entidad en la que participan ambas empresas.

Se propondrá al Comité Directivo que acepte estas modificaciones en la composición de la asociación.

### 4. Nueva instrucción de servicio 4/2014, sobre Exenciones de Practicaje.

El 1 de octubre, la DGMM emitió la nueva Instrucción de Servicio 5/2014, sobre pautas para unificar criterios sobre la concesión de exenciones de practicaje, que recoge la mayoría de las propuestas de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain) y observaciones que ANAVE presentó a los borradores sobre los que la DGMM ha venido trabajando a lo largo de todo este año. Sobre este asunto les informamos mediante la circular de Ref.: [SMA 37/2014/AB](#).

En esencia, se han modificado los siguientes aspectos:

- **Servicio de información a buques:** La nueva redacción es más flexible, ya que en la Instrucción anterior la valoración positiva del servicio de control de tráfico en un puerto estaba condicionada a que dicha información facilitase la navegación y maniobra segura del buque en la zona portuaria y de atraque. En la nueva Instrucción este requisito se ha eliminado.
- **Zonas de atraque concretas:** Se ha eliminado la exigencia de efectuar una prueba práctica en cada zona de atraque.
- **Muelles en los que se almacenan mercancías peligrosas:** Hasta ahora, tenían consideración de atraques, terminales, pantalanes y otras instalaciones autorizadas para las operaciones de almacenamiento de mercancías peligrosas, las que así estuvieran definidas por la Autoridad Portuaria (AP), *“independientemente de la mayor, menor o nula utilización que a las mismas se les estuviera dando por la citada autoridad”*. Con la nueva redacción, la AP podrá especificar en su informe, en cada caso, si una solicitud de exención afecta o no a un muelle en el que se almacenen mercancías peligrosas.
- **Gabarras de suministro de combustible:** La nueva redacción incluye una referencia que establece que estos buques se pueden acoger al reconocimiento automático de la exención de practicaje que prevé la LPEMM. Se ha eliminado la realización de las 15 maniobras con práctico a bordo, quedando la aplicación a criterio del Capitán Marítimo en cada caso.
- **Reconocimiento del tiempo de mando:** En el cómputo del tiempo de mando se mantiene la aceptación de periodos de mando ejercidos en buques gemelos al que se solicita



la exención. También se aclara que se contabilizará el tiempo de mando ejercido en otros puertos.

- **Contenido de la prueba de conocimiento:** La Capitanía Marítima va a facilitar información sobre las materias sobre la que versará la prueba de conocimiento. A petición del capitán solicitante, la prueba de conocimiento se podrá desarrollar en inglés.
- **Prueba práctica:** En la nueva Instrucción se insiste en que la prueba práctica tiene carácter facultativo (hasta ahora la prueba se debía efectuar siempre), quedando su exigencia a criterio del capitán marítimo.

Adicionalmente, en la propia Instrucción se afirma que uno de sus fines es que **la tramitación se agilice todo lo posible**. A este fin, las Capitanías deberán informar en cada caso detalladamente sobre las fechas y plazos de desarrollo de cada expediente.

Entendemos que esta revisión del texto de la Instrucción de Servicio, hacia una redacción más objetiva y concreta, establece unas pautas que flexibilizan la aplicación de la Orden.

Se propondrá a las empresas comentar el contenido de esta nueva Instrucción y si hay alguna gestión concreta que ANAVE pueda asumir para promover su aplicación. Ej: un escrito a las Autoridades Portuarias o gestiones directas ante las mismas.

## **5. Unidad Logística del ministerio de Fomento. Propuesta de Código de Buenas Prácticas del Transporte y la Logística.**

El pasado 16 de septiembre, D. José Antonio Moreno, en representación del ministerio de Fomento nos presentó el primer borrador de “*Código de Buenas Prácticas del Transporte y la Logística*” una propuesta enmarcada dentro de la Estrategia Logística impulsada por la Ministra Ana Pastor. Se remitió a las empresas asociadas el texto completo del documento y un resumen del mismo con la circular [Ref: Varios 34/2014/MH](#) de fecha 19 de septiembre.

Según se nos indicó, la iniciativa de redactar este documento no proviene del ministerio, sino que ha sido propuesta en el marco de la Unidad Logística “por el propio sector”. El objetivo final del mismo sería contribuir a la competitividad de las empresas españolas del sector del transporte y la logística implantando algo similar a un modelo de autoevaluación, que puede llegar a ser certificable.

En esta fase de consultas, el Ministerio quiere conocer el punto de vista de las empresas navieras respecto a:

- a. Su percepción de la necesidad o no de consensuar e implantar un código de este tipo en las empresas españolas del sector del transporte y la logística.
- b. Obstáculos que se puedan detectar, en su caso, para conseguir una amplia aceptación del mismo por el sector de transporte marítimo.
- c. Respecto del texto concreto del borrador, principales elementos que se consideran válidos y asumibles, así como propuestas concretas de corrección o eliminación de partes del mismo.
- d. Necesidad de ampliación de sus contenidos o bien la inclusión de iniciativas legislativas concretas.

En una segunda fase, el documento, revisado según las aportaciones recibidas, se presentará al Foro Logístico (del que ANAVE es miembro) para su validación y consultas adicionales.

Se consultará al Comité Directivo su punto de vista en relación con este asunto.

## **6. Día Marítimo Mundial. Actos paralelos organizados por Marruecos (27-29 octubre 2014). Posible participación de empresas españolas.**

Desde la instauración, en 2005, del Día Marítimo Mundial por la OMI, esta celebración lleva asociado un “evento paralelo”, que suele celebrarse durante el mes de octubre, y que suele incluir conferencias y seminarios en torno a la temática del día marítimo mundial, que este año tiene el lema “*Aplicación eficaz de los Convenios de la OMI*”.

Este acto paralelo se celebrará este año del 27 al 29 de octubre de 2014 en Tánger y contará con la presencia del Secretario General y varios especialistas de la OMI además del Ministro de Transportes, Director General de la Marina Mercante y Director General de puertos de Marruecos.

En una reunión a la que nos invitó la DGMM con una delegación de las autoridades marroquíes, éstas nos manifestaron su interés por contar con la asistencia del mayor número posible de empresas navieras españolas con intereses en el continente africano (no sólo Marruecos) y nos han pedido les hagamos llegar su invitación.

Adicionalmente, el presidente de ANAVE ha recibido una invitación personal en términos similares.

En nuestra circular de [Ref: Varios 35/2014/ES](#) y fecha 24 de septiembre, les informábamos de estos actos y de su programa provisional.

## **7. Normas sobre contenido de azufre en los combustibles marinos. Aplicación por los buques metaneros de procedimientos de “equivalencia”.**

Como les informamos en la reunión de este Comité celebrada el 24 de junio, a comienzos de ese mismo mes, la DG de Medio Ambiente de la Comisión Europea (CE) envió un escrito a ECSA confirmando que los buques metaneros con calderas con el fin de cumplir los nuevos límites de contenido de azufre en los combustibles marinos aplicables a partir del 1 de enero de 2015 durante su navegación por las ECAs, podrán aplicar el método de equivalencia alternativo que fue aprobado en 2010 para estos mismos buques durante su estancia en puerto, con la condición de que para la llama piloto se utilice HFO con un contenido de azufre igual o menor al 0,5%.

Sobre la base de este visto bueno de la CE, ANAVE pidió a la DGMM que reflejase la autorización para aplicar este método equivalente en el Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (IAPP) de estos buques, para evitar cualquier problema en las inspecciones de PSC. Para ello se les remitió copia de los certificados que ya está emitiendo Grecia con este mismo fin.

La DGMM nos ha confirmado que, a petición de las empresas armadoras, incluirán una anotación en el anexo de estos certificados y para estos buques y las empresas afectadas ya están en contacto con el funcionario responsable, con vistas a que cuenten con los nuevos certificados antes del próximo 1 de enero, fecha de entrada en vigor del nuevo límite del 0,1% en el contenido de azufre de los buques durante su navegación por las ECAs.

## **8. Plan de formación de ANAVE para 2015.**

El pasado 27 de agosto se publicó en el BOE la Resolución de 19 de agosto de 2014, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se aprobó la convocatoria para la concesión de subvenciones públicas para la ejecución de planes de formación de ámbito estatal.

Para este plan de 2014, ANAVE solicitó 95.575 euros. Todavía no se ha recibido la resolución de la cantidad asignada a ANAVE definitivamente, aunque, dadas las restricciones presupuestarias cabe esperar que el importe final de la subvención sea inferior a los 28.200 euros recibidos el año pasado.

Rogamos a las empresas interesadas en que se incluya en el Plan de Formación algún curso concreto nos lo hagan saber a la mayor brevedad posible.

## **9. Asuntos varios.**

### **9.1. Port State Control**

#### **9.1.1 Detención en Gibraltar del gánguil de bandera española “*Vidal Cuarto*”.**

El Jefe de Área de Inspección Operativa de la DGMM nos ha informado de la detención del gánguil “*Vidal Cuarto*”, el 29 de septiembre en Gibraltar, tras una inspección de Port State Control.

Dicho buque, construido en 1970, de 388 GT y de armador y bandera españoles, había sido despachado de Motril con destino Gibraltar. En la inspección se descubrieron 12 deficiencias que afectaban principalmente a los certificados y documentos del buque, equipos contra incendios y líneas de carga.

En lo que llevamos de año, se han inspeccionado 42 buques de pabellón español y se han producido **2 detenciones**, aumentando un 11% la cifra de las detenciones frente a las inspecciones en comparación con los datos obtenidos para el mismo periodo en 2013.

Dado que nuestra permanencia en la Lista Blanca del MOU de París se ha visto gravemente comprometida como consecuencia de esta nueva detención, la DGMM nos ha insistido encarecidamente para que traslademos a las empresas la importancia de que tomen todas las precauciones posibles cuando tengan previsto salir a puertos extranjeros con el fin de evitar más detenciones.

#### **9.1.2 Lista de comprobación de la campaña de inspección concentrada 2014 del MOU de París.**

El 1 de septiembre, las Autoridades Marítimas del MOU de París y Tokio sobre el Control por el Estado rector del puerto (Port State Control, PSC) iniciaron una Campaña de Inspección Concentrada (CIC) para verificar el cumplimiento en todos los buques de las normas sobre horas de descanso que se establecen en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW), incluidas las enmiendas de Manila adoptadas en 2010.

Esta CIC tiene una duración de 3 meses y finalizará el 30 de noviembre de 2014. Se van a inspeccionarán con más detalle los siguientes aspectos:

- Si los avisos correspondientes a los periodos de guardia están colocados en lugares fácilmente accesibles, se ajustan a un formato normalizado y están en el idioma de trabajo del buque y en inglés.

- Si cada tripulante recibe una copia de los registros, cumplimentados correctamente en un formato normalizado, indicando las horas diarias de descanso que le corresponden. Se va a verificar si dicha copia está refrendada por el capitán, persona autorizada por éste o por el propio marino.
- Si hay pruebas de que un tripulante ha disfrutado de un periodo de descanso compensatorio si se le pidió que trabajase durante el periodo normal de descanso.

Pueden encontrar información adicional sobre este asunto en la circular de referencia [SMA 32/2014/AB](#), de 1 de agosto.

### **9.1.3 Publicación del informe anual de 2013 del MOU de París.**

El 10 de julio la Secretaría del MOU de París publicó su informe anual de 2013.

El descenso del número de inspecciones que marcó la introducción en enero de 2011, del Nuevo Régimen de Inspección (NIR), ha continuado en 2012 y 2013. La tasa de detenciones respecto de las inspecciones realizadas (3,8%) ha aumentado por segundo año consecutivo. Italia, Holanda, España y Reino Unido son los países que más han contribuido en la aportación al número total de inspecciones que realizan los Estados del MOU de París.

En 2013 se negó la entrada a puertos de la región a 28 buques, la cifra más alta registrada desde 2005. Aunque se había anunciado un aumento del número de buques prohibidos, no era previsible un aumento del 87% (15 buques en 2012) con respecto al año anterior. La razón principal de las prohibiciones ha sido las múltiples detenciones de los buques.

Las 3 listas de clasificación incluyen en total 75 Estados de Bandera. De ellos, 10 (4 menos que en 21012) se encuentran en la Lista Negra, 19 en la Gris (los mismos que el año anterior) y 46 en la Blanca (1 más que en 2012) que incluye los registros que mantienen un historial continuado de bajo porcentaje de detenciones.

Se informó de este asunto mediante la circular de referencia [SMA 31/2014/AB](#).

### **9.2. Posibilidad de solicitar la renuncia de exención del IVA.**

Actualmente ANAVE, como Asociación sin ánimo de lucro, está “parcialmente exenta” en relación con el IVA, lo que significa que están exentas de IVA las rentas que proceden de la realización de actividades que constituyan su objeto social o finalidad específica, como es el caso de las cuotas trimestrales. Esto significa, en la práctica, que ANAVE no carga IVA en sus cuotas, pero soporta y abona el IVA en todas sus adquisiciones de bienes y servicios.

Con el fin de intentar mejorar al máximo la cuenta de resultados de la Asociación, se ha estudiado la posibilidad de solicitar la renuncia de esta exención parcial del IVA que actualmente existe.

Si así fuera, las cuotas a los asociados se facturarían con IVA, que las empresas deberían abonar a ANAVE, pero podrían deducirse en sus declaraciones de este impuesto. Por otro lado, ANAVE podría deducirse el IVA de ciertas partidas que actualmente se están asumiendo como un mayor gasto, como ocurre en los relativos a mantenimiento del local, seminarios y jornadas, viajes, suministros, material de oficina, etc.

La decisión de renunciar a la exención del IVA supondría para ANAVE una mejoría en la cuenta de resultados de entre 5.000 y 6.000 € anuales. A cambio, las empresas asociadas deberían abonar las cuotas con IVA.

Se solicitará al Comité Directivo que analice esta posibilidad y tome una decisión al respecto.

### **9.3. Procedimiento para obtener el nuevo certificado de especialidad ECDIS.**

El 8 de agosto, la DGMM nos envió una nota informativa sobre el procedimiento a seguir por los capitanes y oficiales de puente para obtener el nuevo certificado de especialidad ECDIS (Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas), en cumplimiento de las enmiendas al Convenio STCW adoptadas en la Conferencia de Manila de 2010.

El procedimiento aprobado por la DGMM reconoce ampliamente la acreditación de la experiencia previa y familiarización en el uso de estos equipos, siguiendo la misma línea de actuación que con los certificados sobre protección marítima que promovimos desde ANAVE.

Las empresas pueden solicitar la expedición del nuevo Certificado ECDIS sobre la base de un certificado presentado por la empresa naviera, que acredite que el marino ha desarrollado las funciones de navegación con un equipo ECDIS como sistema para planificar y presentar visualmente la derrota del buque para el viaje previsto.

Las formas de obtener la competencia en ECDIS son:

- Alumnos de náutica: mediante un certificado del centro de formación oficial que acredite que el alumno ha superado la formación conforme al Convenio STCW.
- Marineros que disponen de tarjeta profesional de marina mercante: mediante algunas de las siguientes opciones:
  - Llevar a cabo un curso sobre el ECDIS en un centro de formación conforme al curso modelo de la OMI 1.27 (presentar una fotocopia compulsada).
  - Formación genérica más experiencia a bordo:
    - Formación genérica: se acredita mediante un certificado o fotocopia compulsada de un curso recibido sobre ECDIS, emitido por una empresa instaladora de ECDIS o por un centro de formación público o privado.
    - Experiencia: se acredita mediante la documentación de enrole que justifique el periodo o periodos de embarque alegados y el certificado modelo de la DGMM (ver Anexo 2) cumplimentado por la compañía.
    - Marineros que disponen de tarjeta profesional de marina mercante, pero no han recibido ningún tipo de formación ECDIS o no cuentan con la experiencia necesaria: pueden obtener la competencia en ECDIS aportando una copia compulsada del diploma del curso de ECDIS, impartido por un centro homologado por la DGMM.

Se ha recomendado a las empresas que tramiten con antelación suficiente la expedición del nuevo Certificado ECDIS, para evitar un posible colapso administrativo en los servicios centrales de la DGMM cuando se aproxime la fecha del 1 de enero de 2017, a partir de la cual todos los certificados profesionales deben estar renovados.

En la circular de referencia [SMA 33/2014/AB](#) adjuntábamos información adicional sobre este asunto.

### **9.4. Seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho Marítimo.**

El pasado 27 de junio, la DGMM nos hizo llegar la Instrucción de Servicio nº 3/2014, sobre aplicación del RD 1616/2011 por el que se regula el seguro de los propietarios de los buques civiles para reclamaciones de Derecho Marítimo, y por la que se modifica la anterior Instrucción nº 1/2012, sobre el mismo asunto.

La Instrucción de 2012 indicaba que se deberían aceptar copias de los certificados de entrada de los buques en los Clubes de P&I, expedidas mediante soporte electrónico. Sin embargo, también decía que en una inspección MOU debería exigirse el original o copia auténtica.

La nueva Instrucción establece que se deberán aceptar, en cualquier caso, todo impreso acreditativo de que el buque está cubierto por seguro de P&I, incluidas aquellas copias que se hayan podido expedir mediante soporte electrónico, siempre que dichas copias se encuentren a bordo.

Se envió a las empresas la citada Instrucción mediante la circular de fecha 27 de junio y referencia [Varios 25/2014/EC](#).

### **9.5. Transporte de pasajeros. Emisión del certificado acreditativo de seguro o garantía financiera.**

Mediante la circular de fecha 23 de septiembre y referencia [Explotación 10/2014/EC](#), les recordábamos que, a partir del 1 de enero de 2015, los buques de pasaje de clase A que realicen viajes exclusivamente nacionales deberán llevar a bordo el certificado acreditativo de la existencia de un seguro o garantía financiera, según el régimen comunitario de responsabilidad y el seguro aplicables al transporte de pasajeros por mar (Reglamento 392/2009).

Asimismo, según la modificación introducida por la LNM en la LPEMM, la solicitud y emisión de dicho certificado por la DGMM, devengará una tasa de emisión de 120 € por certificado.

### **9.6. Procedimiento integrado de escala de buques en puertos de interés general (DUE).**

Recientemente se ha publicado en el BOE la Orden FOM/1498/2014, por la que se modifica la Orden FOM/1194/2011, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.

La única novedad es la obligación de presentar como dato complementario en la ahora denominada Declaración Única de Escala (DUE), la declaración de sanidad ante la autoridad portuaria, quien la remitirá a Puertos del Estado, que a su vez la enviará al Sistema de sanidad exterior (SISAEX) y, en su caso, a EMSA.

Se informó de esta modificación mediante la circular de fecha 13 de agosto y referencia [SMA 34/2014/EC](#).

### **9.7. Presentación del segundo informe semestral de ANAVE sobre Novedades Normativa de Seguridad y Medio Ambiente.**

El 8 de julio, en la ETS de Ingenieros Navales de Madrid, ANAVE presentó su primer Informe de 2014 sobre Seguridad y Medio Ambiente que elabora el Gabinete de Seguridad y Puertos, en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

A esta reunión asistieron 20 representantes de 15 empresas navieras asociadas, 3 Sociedades de Clasificación y representantes de otros organismos sectoriales. La jornada contó con la asistencia del Director General de la Marina Mercante, acompañado de los dos Subinspectores adjuntos de Seguridad e Inspección Marítima. En total, asistieron unas 35 personas.

La misma jornada incluyó la presentación y un debate en mesa redonda por parte de ANAVE sobre el *“Ámbito de aplicación y excepciones al Convenio sobre Gestión del Agua de*

*Lastre*”. A continuación, un representante de la empresa Wärtsilä completó esta materia con una presentación sobre las distintas tecnologías y sistemas de tratamiento.

#### **9.8. Proyecto de Orden para incluir el espacio marino de Lanzarote-Fuerteventura como lugar de importancia comunitaria.**

El 16 de septiembre la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente nos remitió a consulta un borrador de Orden ministerial en la que se propone incluir el espacio marino de la zona oriental y sur de Lanzarote-Fuerteventura en la Lista de Lugares de Importancia Comunitaria de la Red Natura 2000.

Una vez analizado, no hemos observado que el proyecto afecte a la operación habitual de los buques de las empresas navieras en la zona.

Les informamos sobre ello mediante la circular de referencia [SMA 36/2014/AB](#). Al no recibir ninguna observación de las empresas navieras asociadas, tenemos previsto informar favorablemente sobre dicho proyecto.

#### **10. Ruegos y preguntas.**