



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 17 de octubre de 2013, a las 12:00 h  
Sede de ANAVE  
c/ Dr. 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 del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT. Gestiones subsiguientes.
  - 2.2. CLIA-Spain.
  - 2.3. SPC-Spain.
  - 2.4. Nombramientos en la DGMM.
  - 2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Prolongación de la vigencia de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo.
4. *Tax Lease*.
  - 4.1 Decisión de la Comisión sobre el *Tax Lease* español. Gestiones de ANAVE.
  - 4.2 Actuaciones subsiguientes del gobierno español.
5. Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2014.
6. Embarque de alumnos en prácticas.
  - 6.1 Colaboración entre ANAVE y las universidades.
  - 6.2 Subvención a las empresas de ANAVE por el embarque de alumnos.
7. Propuestas de normas comunitarias en tramitación.
  - 7.1 Reglamento sobre Política Europea de Puertos.
  - 7.2 Directiva sobre combustibles alternativos.
  - 7.3 Reglamento sobre monitorización e informe de las emisiones de CO<sub>2</sub> por los buques.
8. Asuntos varios.
9. Ruegos y preguntas.

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

La anterior reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 13 de junio, en el Museo Naval, inmediatamente antes de la Asamblea General. El borrador de acta se circuló junto con el Orden del Día de esta reunión el pasado 7 de octubre. Se propondrá su aprobación.

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

### **2.1. Entrada en vigor del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT (MLC 2006). Gestiones subsiguientes.**

Como estaba previsto, el pasado 20 de agosto entró en vigor el MLC 2006, en general y para España. En las últimas semanas hubo una presión considerable, pero finalmente se expidieron en plazo todos los certificados solicitados, con muy contadas excepciones.

Hay que reconocer muy especialmente la dedicación prioritaria dedicada por la DGMM a esta tarea. Sorprendentemente, en las últimas fases, las principales dificultades provinieron del ISM, cuyos informes a la DGMM en muchos casos se retrasaron notablemente.

Hasta ahora no tenemos noticias de problemas que puedan haber encontrado las empresas asociadas por inspecciones sobre el MLC 2006. Sin embargo, en el mes de agosto dos buques españoles fueron detenidos en inspecciones del MOU de París, uno de ellos en Gran Bretaña y otro en Gibraltar (lo cual, por supuesto, es una mala noticia para el pabellón español) no parece haber relación entre estas detenciones y el Convenio OIT.

El mismo día 20 de agosto, la Oficina en España de la OIT organizó una rueda de prensa en Madrid en la que participaron:

- el Director de la citada Oficina, D. Joaquín Nieto Sáinz;
- el Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero;
- el Subdirector General para la Coordinación en materia de Relaciones Laborales, Prevención de Riesgos Laborales y Medidas de Igualdad, del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, D. Rafael Martínez Mesas;
- el Secretario Federal del Sector del Mar de UGT, D. Manuel Domínguez Segade;
- el Responsable de Organización del Sector del Mar de CCOO, D. Antonio Escobar Ruiz;
- el Director General de ANAVE, D. Manuel Carlier.

Todos los participantes coincidieron en valorar la entrada en vigor del MLC 2006 como "muy positiva" para el sector marítimo y para evitar el dumping social.

Tras la rueda de prensa (que contó con una notable participación de medios de comunicación), a instancias del representante de la OIT, se celebró una reunión de intercambio de impresiones sobre el proceso de aplicación del MLC 2006 en España. En la misma, ANAVE señaló que dicho proceso había puesto de manifiesto que la normativa española aplicable al sector marítimo, en bastantes aspectos, es excesivamente complicada, las competencias están demasiado dispersas y no siempre tiene en cuenta la existencia de convenios y otras normas internacionales. Como consecuencia, la puesta en marcha del MLC 2006 ha exigido, tanto a la Administración como a las empresas navieras, una dedicación y un esfuerzo probablemente muy superior al que habría sido posible y deseable. Esto se traduce, a la postre, en pérdida de competitividad para el pabellón español y en mayor atractivo de otros registros europeos. Dado que el MLC 2006 prevé inspecciones intermedias dentro de 2,5 años, sería necesario iniciar cuanto antes una revisión de todos esos aspectos que se han detectado.

Como resultado de la reunión se acordó, en efecto, iniciar un proceso de consultas, en primer lugar entre ANAVE y la Administración, y posteriormente también con los sindicatos, en los asuntos en que sea necesario, para revisar la normativa española, citándose entre otros

aspectos, los siguientes: enrole de extranjeros, horas de trabajo y descanso, certificados médicos, prevención de riesgos laborales, certificación de agencias de manning, etc. La Inspección de Trabajo está organizando una primera reunión con este fin, prevista en principio para el día 22 de octubre, en Valencia.

Recordamos a las empresas asociadas la disponibilidad del curso de e-Learning de ANAVE-Bureau Veritas, que hasta ahora han cursado ya unos 140 alumnos de empresas asociadas.

## 2.2. CLIA-Spain.

Por intermediación del presidente de ECSA, D. Juan Riva, se ha puesto en contacto con ANAVE la *Cruise Lines International Association* (CLIA) que, tras establecer el pasado año en Bruselas su rama europea CLIA-Europe, que asume las funciones que hasta ahora desempeñaba el *European Cruise Council*, se encuentra actualmente estudiando el posible establecimiento de ramas en varios países, y en particular, en España (CLIA-Spain), para lo que han solicitado la colaboración de ANAVE.

Para explorar esta posibilidad, el pasado día 28 de agosto se ha mantenido en Madrid una primera reunión con el Director de Comunicación de CLIA-Europe (Tomás Matesanz). Dentro de las posibilidades analizadas se incluyen:

- Alojamiento temporal en las oficinas de ANAVE a CLIA-Spain en su fase de lanzamiento (en principio, un directivo y un asistente).
- Asesoramiento y acompañamiento por parte de ANAVE en los primeros contactos con la Administración española de Marina Mercante, Puertos, Turismo, etc.
- Puesta a disposición por ANAVE de su Boletín informativo para que CLIA-Spain publique en el mismo noticias, anuncios o incluso una sección fija sobre cruceros.

Como parte de la compensación económica por esos servicios, CLIA podría incorporarse a ANAVE como Miembro Asociado Colaborador. El resto se negociaría oportunamente.

## 2.3. SPC-Spain.

- **Comisión Ejecutiva:** El pasado día 4 de septiembre se celebró en ANAVE una reunión de la Comisión Ejecutiva de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain). Entre otros asuntos, se avanzó en la organización de la Jornada Anual de SSS, que este año se celebrará en la AP de Gijón el 7 de Noviembre, con arreglo al siguiente Programa:

10.15 h: Llegada y recepción de asistentes

10.30 h: Bienvenida.

- **D. Graciano Torre.** Consejero de Economía y Empleo. Gobierno del Principado de Asturias
- **D<sup>a</sup>. Rosa Aza.** Presidenta. Autoridad Portuaria de Gijón
- **D. Manuel Carlier.** Presidente. SPC-Spain

10.45: Mesa redonda: **El GNL y la normativa medioambiental en el TMCD. El proyecto de Directiva para garantizar su suministro.** Modera: Manuel Carlier.

- **Rosa Aza.** Presidenta. Autoridad Portuaria Gijón
- **Guillermo Alomar.** Director de Flota. Balearia
- **José Poblet.** Vicepresidente Marítimo. GASNAM
- **Fernando Impuesto.** Director de Gestión ATR. ENAGAS
- **José Luis García Lena.** Subdirección de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima. DGMM

12.15: Pausa/café

12.45 h: Mesa redonda: **El transporte de productos perecederos utilizando el TMCD: obstáculos y soluciones.** Modera: *TBD*

- **Iván Ojeda.** Director de Logística Suardiaz-Asturias. AdM de Gijón.
- **Empresa de transportes de perecederos.** *TBD*
- **Jhon Kerrigan.** Director de Operaciones. Fowler Welch
- **Margaret Jenkinson, Pachi González.** Southampton Fruit Handling

14.15 h: CLAUSURA

**D. Rafael Rodríguez Valero**. Director General de la Marina Mercante. Ministerio de Fomento

14.30 h: Copa de Vino Español

- **Grupos de Trabajo:** El 8 de octubre, también en la sede de ANAVE, se celebró una reunión del Grupo de Trabajo sobre Procedimientos Administrativos de SPC-Spain. Asistieron 16 personas (entre las autoridades portuarias de Barcelona, Gijón y Vigo), para tratar sobre dos asuntos:
  - **Exenciones de Practicaje**, con vistas a intentar consensuar una propuesta conjunta de todos los miembros de SPC Spain para facilitar la concesión de exenciones de practicaje. Asistió el subdirector general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, D. Víctor Jiménez, quien se mostró dispuesto a estudiar en primera instancia la forma de agilizar al máximo la tramitación de las exenciones, sin descartar la posibilidad de, en una segunda fase, promover una modificación de la Orden de 2002 que las regula. Es interesante señalar que las AAPP presentes apoyaron plenamente la necesidad de una aplicación más uniforme entre las diferentes capitanías marítimas y más “predecible” de esta norma.
  - **Emisiones a la atmósfera**, para analizar la normativa ya adoptada y que irá entrando en vigor progresivamente, así como las soluciones existentes para su cumplimiento, especialmente el uso de *scrubbers* y de GNL como combustible. Se acordó que SPC Spain tome parte activa en la tramitación de la Directiva sobre despliegue de la infraestructura de suministro de GNL (ver punto 7.2 de estas notas). A este asunto se dedicará una de las mesas redondas de la Jornada de Gijón.

#### **2.4. Nombramientos en la DGMM.**

A mediados de junio, fue nombrado el nuevo Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, **D. Víctor Jiménez**, hasta entonces inspector en la Capitanía Marítima de Algeciras, quien tomó posesión de su cargo a partir del 1 de julio.

Asimismo, a finales de septiembre cesó en su cargo el Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa, cargo para el que se ha nombrado a **D. José Cebrián**, hasta ahora vocal asesor en la Secretaría General de Transportes, aunque su nombramiento aún no se ha publicado en el BOE.

#### **2.5. Participación en jornadas y reuniones no mencionadas en otros apartados.**

- El 25 de junio, D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Comisión Ejecutiva de SPC-Spain, que tuvo lugar en la sede de ANAVE.
- El 26 de junio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron, en la DGMM, en una reunión con vistas a establecer una posición española sobre la propuesta de Directiva relativa a la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos.
- El 27 de junio, D. Manuel Carlier participó, en la sede de SEDIGAS, en Madrid, en el Primer Encuentro sobre GNL Marítimo.
- El 28 de junio, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Medio ambiente y Desarrollo Sostenible del COIN, del que es Vicepresidenta.
- El 1 de julio, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión de la Comisión Paritaria de la Marina Mercante, de la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo.

- El 8 de julio, D. Manuel Carlier participó, en la sede de ANARE, en una reunión con D. Salvador Garriga, miembro español del Parlamento europeo, sobre las ayudas del Tax Lease.
- El 11 de julio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Rafael Rodríguez Valero, Director General de Marina Mercante, y D. Victor González, Subdirector de Seguridad Marítima y Contaminación.
- El mismo día 11, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en una reunión del Patronato de la Fundación Lamet.
- También el día 11, Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una reunión del Grupo de Trabajo sobre Actividad del Sector Privado de la CEOE.
- El 12 de julio, D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier se reunieron, en el ministerio de Fomento, con la Secretaria General de Transportes, Dña. Carmen Librero, y el Director General de la Marina Mercante, para tratar sobre las propuestas de ANAVE para la mejora de la competitividad del Registro Especial de Canarias.
- El 22 de julio visitó las oficinas de ANAVE Mr. Phillip Belcher, Director del departamento marítimo de Intertanko.
- El 1 de agosto, Dña. Elena Seco se reunió con la Consejera Delegada de PYMAR, Dña. Almudena López del Pozo y Miguel Ángel Sánchez, de Hogan Lovells, en relación con la Decisión de la Comisión sobre el Tax Lease.
- El 16 de septiembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con la Consejera Delegada de PYMAR, Dña. Almudena López del Pozo, y sus asesores jurídicos en la sede española de Hogan Lovells, para tratar sobre la solicitud de información por Hacienda a las empresas navieras en relación con el Tax Lease (ver Apartado 4 de estas Notas).
- El mismo día 16, D. Manuel Carlier asistió a un seminario sobre Autopistas del Mar, organizado en el marco del proyecto TrainMos, que tuvo lugar en la sede de la oficina en España del Parlamento Europeo.
- El 23 de septiembre, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en una reunión del Patronato de la Fundación INNOVAMAR, que tuvo lugar en el ministerio de Industria.
- El 25 de septiembre, D. Adolfo Utor participó, en calidad de Presidente de ANAVE y del Consejo del Mar de la CEOE, en un seminario organizado por la Armada Española sobre *“Los intereses marítimos españoles”*.
- El mismo día 25, el Presidente de ECSA, D. Juan Riva, despachó con D. Manuel Carlier para preparar una reunión con el gabinete del Comisario Almunia en relación con las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo (ver Apartado 3 de estas Notas)..
- El 7 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. José Cebrián, Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa, en la DGMM.
- El 8 de octubre, Dña. Maruxa Heras participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Actividad del Sector Privado de la CEOE.

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

- 15 de octubre: D. Manuel Carlier tiene previsto participar en Madrid en una reunión organizada por Sedigás para preparar el workshop en relación con la propuesta de Directiva sobre combustibles alternativos, que tendrá lugar en Bruselas el próximo 7 noviembre (ver Apartado 6.2 de estas Notas).
- 22 de octubre: está en principio prevista una reunión en Valencia con la Inspección de Trabajo, el ISM y la DGMM para tratar sobre el proceso de aplicación del MLC 2006.
- 6 de noviembre: está previsto que se reúna el Comité de Política Marítima de ECSA, en Bruselas, al que asistirá Dña. Elena Seco.
- 7 de noviembre: se celebrará, en Gijón, la Jornada Anual de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

### **3. Prolongación de la vigencia de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo.**

El día 27 de septiembre, el Presidente de ECSA, D. Juan Riva, mantuvo en Bruselas una reunión con el Jefe del Gabinete del Comisario Almunia, para discutir el proceso de revisión de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo.

En esta reunión se le informó de que el Comisario Almunia ha decidido dar por terminado el proceso de revisión y prorrogar las Directrices sin modificación. Esta decisión es competencia exclusiva del Sr. Almunia y, por tanto, no requiere confirmación por el colegio de Comisarios.

Desde ECSA nos pidieron inicialmente que no realizásemos ninguna declaración pública hasta que la Comisión comunique su decisión formalmente a los Estados Miembros, por lo que en una primera instancia informamos a las empresas asociadas por circular (ref: [Explotación 12/2013/ES](#)), pidiéndoles discreción por el momento. Posteriormente, ECSA hizo pública la decisión, de modo que ya no hay problema en comentarla en público.

Durante la citada reunión, la Comisión confirmó a ECSA los siguientes puntos:

- Esta decisión será comunicada por escrito por la Comisión a las autoridades competentes de los Estados miembros. Posteriormente hemos sabido que la víspera, la Comisión ya había informado verbalmente de esta decisión en una reunión con los Directores Generales de la Marina Mercante de los Estados miembros.
- Las directrices no tienen fecha de caducidad. Por tanto, se seguirán aplicando durante un período indeterminado.
- No se descarta una posible revisión futura de las directrices, pero en su caso tendría que ser precedida de un proceso formal de consulta, como el que se ha aplicado en esta ocasión y que llevaría bastante tiempo. Esta hipótesis debería justificarse en cambios en las condiciones de mercado, indicios claros de una aplicación incorrecta o por una petición de las partes interesadas de introducir cambios.
- Las cuestiones sobre las que ECSA planteó en el proceso de revisión la necesidad de clarificación (aplicación a buques de servicios marítimos, porcentaje de buques en T/C que se pueden incluir en el *Tonnage Tax*, etc.) serán discutidas a nivel técnico entre ECSA y la Dirección General de Competencia.

- La Comisión está investigando actualmente la aplicación que se está haciendo de las directrices en Malta, Grecia, Bélgica, Holanda y Francia, pero estos casos abiertos no afectarán a las Directrices. La Comisión considera que éstas son correctas y se deben prorrogar, otra cosa es la aplicación de las mismas que haga un Estado u otro.

#### 4. *Tax Lease*.

##### 4.1 Decisión de la Comisión sobre el *Tax Lease* español. Gestiones de ANAVE.

Como se recordará, el pasado 17 de julio, la Comisión adoptó la Decisión sobre este caso, cuyas principales conclusiones se recogieron en una nota de prensa de la Comisión.

Con fecha 1 de octubre, la Comisión publicó en su página web su texto, que puede descargarse aquí: [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/cases/241188/241188\\_1465564\\_699\\_2.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/241188/241188_1465564_699_2.pdf)

A la vista del lógico interés de las empresas asociadas por conocer su contenido, y dado que, hasta su publicación en el DOUE, su texto no era público, a comienzos de septiembre, ANAVE circuló un resumen de los aspectos principales de dicha decisión:

- Las medidas resultantes del artículo 115.11 del TRLIS (amortización anticipada de activos arrendados), de la aplicación del régimen de Tonnage Tax a las AIE (que la Comisión considera entidades no elegibles para ello), y del artículo 50, apartado 3, del RIS, constituyen, según la Comisión, **ayuda estatal a las AIE y sus inversores**, ejecutada ilegalmente por España desde el 1 de enero de 2002, en violación del artículo 108.3 del TFUE.
- Dichas medidas son incompatibles con el mercado interior, salvo en la medida en que la ayuda corresponda a una remuneración conforme con el mercado correspondiente a la intermediación de inversores financieros y que se canalice hacia empresas de transporte marítimo que puedan acogerse a las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo de conformidad con las condiciones previstas en dichas Directrices. España debe poner fin al citado régimen de ayudas en la medida en que sea incompatible con el mercado común y cancelará todos los pagos pendientes de la ayuda concedida en virtud del régimen citado con efecto a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión (17 de julio 2013).
- España recuperará la ayuda incompatible concedida a los inversores de las AIE que se hayan beneficiado de ella, **sin que esos beneficiarios tengan la posibilidad de transferir la carga de la recuperación a otras personas**. No obstante, no se procederá a la recuperación de la ayuda concedida como parte de operaciones respecto de las cuales las autoridades nacionales competentes se hayan comprometido a conceder el beneficio de las medidas mediante un acto jurídicamente vinculante adoptado **antes del 30 de abril de 2007**.
- Las cantidades que deban recuperarse devengarán intereses desde la fecha en que se pusieron a disposición del beneficiario hasta la fecha en que se recuperen efectivamente. Los intereses se calcularán sobre una base compuesta de conformidad con el capítulo V del Reglamento (CE) 794/2004 y con el Reglamento 271/2008 que modifica el Reglamento (CE) 794/2004.
- La recuperación de la ayuda concedida en virtud del régimen mencionado será inmediata y efectiva. España velará por que la presente Decisión se aplique en un plazo de **cuatro meses** a partir de la fecha de su notificación.
- En el plazo de dos meses a partir de la notificación de la presente Decisión (18 julio), España debe presentar a la Comisión la siguiente información:

- lista de los beneficiarios que recibieron ayudas en virtud del citado régimen y el importe total de ayuda recibido por cada uno de ellos;
- importe que debe recuperarse de cada beneficiario (capital principal e intereses);
- descripción detallada de las medidas ya adoptadas y previstas para dar cumplimiento a la presente Decisión;
- documentos que demuestren que se ha ordenado a los beneficiarios reembolsar la ayuda.

De lo anterior se desprende que, **al menos en una primera instancia, las empresas armadoras de los buques quedan al margen del proceso de recuperación de las ayudas.**

Ello se consiguió, sin duda alguna, gracias a la acción conjunta que, por iniciativa de ANAVE, llevaron a cabo las asociaciones miembros de ECSA sobre los Comisarios Europeos, ya que, como se recordará, el Comisario Almunia había anunciado pocos días antes que también se demandaría la devolución a los armadores.

Como consecuencia, el día 2 de julio se celebró una reunión urgente en ANAVE de las empresas interesadas, en la que se acordó enviar a todos los miembros de la Comisión Europea una carta en la que, sin entrar en el fondo del asunto, se pidiese que, en aras a la Seguridad Jurídica, se reclamase la devolución de ayudas solamente a partir de la fecha en que se publicó en el BOE la apertura del procedimiento contra España (21 sept 2011). Dicha carta se envió efectivamente el 3 de julio.

El mismo día 2, el presidente de ANAVE, junto con varios miembros de la Comisión Permanente, se reunieron con el Secretario General de Industria, D. Luis Valero y el Director General de Industria, D. Manuel Valle, quienes les animaron a salir a los medios de comunicación manifestando su posición sobre las declaraciones del Sr. Almunia.

El día 4 de julio, el presidente de ANAVE ofreció una rueda de prensa, con amplia asistencia de medios de comunicación. Los dos mensajes principales fueron que los armadores no se han beneficiado del Tax Lease y que, en todo caso, por seguridad jurídica no se deberían reclamar devoluciones por operaciones anteriores al 21 sept 2011.

Desde ANAVE informamos urgentemente a todas las asociaciones miembros de ECSA de las declaraciones del comisario Almunia y de nuestra carta, pidiendo su apoyo a esta gestión cerca de sus respectivos comisarios nacionales. Inmediatamente se formó un grupo por correspondencia de las asociaciones más interesadas, en el que se intercambiaron información y argumentos jurídicos, así como las respuestas que se recibían de los diferentes comisarios. Al menos una docena de asociaciones apoyaron muy activamente.

Sólo una semana después, el 10 de julio, el comisario Almunia declaró que también se eximiría de la devolución a los armadores, como así fue finalmente.

La Decisión final, aún siendo indudablemente positiva para los armadores, da pie a una considerable inseguridad jurídica. Para todas las industrias marítimas europeas habría sido muy importante que se reconociese que la Comisión sólo puede decretar la devolución de ayudas desde el momento en que hace pública la apertura de un caso. De ahí que quepa pensar en la posible conveniencia de personarse en el recurso que ya se ha planteado sobre la Decisión en ese aspecto en concreto.

#### **4.2 Petición de información a las empresas navieras por parte de la DG de Tributos.**

A pesar de que no se pedirá devolución a las empresas armadoras, la Comisión considera en la Decisión que sería compatible aquella parte de la ayuda que pudiese concederse de conformidad con el Apartado 11 de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo.



De ahí que algunas empresas asociadas hayan recibido, especialmente a lo largo del mes de agosto, una carta de la DG de Tributos en la que se les solicita aporten determinada información sobre sus gastos fiscales y de seguridad social relativos a sus buques, con referencia a la citada decisión sobre el *Tax Lease*.

En dicha carta no se menciona el buque o buques a los que se refiere la solicitud y varias empresas que las recibieron nos indicaron que no adquirieron ningún buque mediante dicho sistema con posterioridad al 30 de abril de 2007.

Dado que varias empresas asociadas nos han pedido asesoramiento sobre dicha carta, nos pusimos en contacto informalmente con la Subdirección General de Impuestos sobre las Personas Jurídicas, donde se nos ha indicado lo siguiente:

- Aquellas empresas que recibieron sus buques con anterioridad al 30 de abril de 2007 basta que contesten indicándolo así. No tienen que aportar más información.
- Aquellas empresas que tengan dudas respecto de la fecha en que se autorizaron sus operaciones, pueden solicitar información al respecto en la propia Subdirección (en los contactos que figuran en la carta recibida).
- En todo caso, la información solicitada debe remitirse únicamente a partir del momento en que la empresa armadora ejerció la opción de compra. Posteriormente, en contacto con Pymar, se nos indicó que en realidad debería remitirse desde el momento en que la naviera empezó a operar el buque.

Hemos tratado este asunto con detalle con bastantes empresas que nos han consultado. Parece claro que la consulta se ha hecho de forma muy poco clara, por lo que ha habido bastante disparidad en los criterios de las empresas a la hora de responder y no parece que vaya a ser fácil extraer una información consistente de las respuestas recibidas. En consecuencia, es posible que Hacienda vuelva a solicitar información a las empresas navieras.

Se consultará al Comité Directivo si ANAVE debería llevar a cabo alguna clase de actuación en este campo.

#### **4.3 Recurso de España contra la decisión de la Comisión.**

A finales de julio, tuvimos conocimiento de que los ministerios de Industria y Hacienda estaban preparando un recurso de España a la Decisión de la Comisión, que debería presentarse a más tardar el día 28 de septiembre.

Nada más saberlo, manifestamos al ministro de Industria el interés de ANAVE por estar informados sobre su contenido, con el fin de evitar una posible revisión de la Decisión que pudiese perjudicar los intereses de los armadores españoles. Se nos indicó que, a tal fin, nos pusiéramos en contacto con el Secretario General Técnico del Ministerio de Industria, D. José María Jover, como así hicimos.

A pesar de reiterar nuestra petición en dos ocasiones, no fuimos en ningún momento consultados ni informados sobre el contenido del recurso, que finalmente fue presentado el 25 de septiembre sin que se nos haya informado sobre su contenido tampoco a posteriori. De hecho, hemos solicitado conocerlo y se nos ha denegado.

Se aportará información adicional sobre este asunto en la reunión del Comité Directivo.

#### **4.4 Actuaciones subsiguientes del gobierno español.**

El 17 de septiembre, los medios de comunicación informaron de que España había enviado a la Comisión una evaluación de las ayudas a devolver por los inversores, por un importe total de 126 millones de euros. El día 20, el comisario Almunia declaró que lo único que han recibido es “una propuesta para una metodología de cálculo”.

Se pedirá a los miembros del Comité Directivo directrices sobre la forma de proceder de ANAVE en adelante en relación con este asunto.

## 5. Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2014.

El día 30 de septiembre, el Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, D. Cristóbal Montoro, presentó en el Congreso de los Diputados el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2014, cuyo completo texto está disponible para consulta en:

<http://www.sepg.pap.minhap.gob.es/Presup/PGE2014Proyecto/MaestroDocumentos/PGE-ROM/MnSerieRoja.htm>

Hemos enviado sobre este asunto la circular de referencia [EcoFin 10/2012/ES](#) y fecha 1 de octubre, en la que, sin carácter exhaustivo, informamos sobre algunos de los asuntos que afectan a las empresas navieras, y que resumimos a continuación:

- Reducción generalizada, entre el 4,5 y el 8,0%, de las tasas portuarias que, en lo que se refiere a las tasas de utilización (buque, pasaje y mercancía), se concreta de la siguiente manera:
  - **Art. 84:** Modifica las cuantías básicas de las tasas de utilización  
**Tasa del buque:** Las cuantías básicas se establecen en  $B = 1,43$  (con una reducción del -4,7%) y, en el caso de transporte marítimo de corta distancia,  $S = 1,2$  (-7,7%).  
**Tasa del pasaje:** Se fija en  $P = 3,23$  (-5,0%)  
**Tasa de la mercancía:**  $M = 2,95$  (-4,8%).  
**Tasa por utilización de la zona de tránsito:**  $T = 0,105$  (-4,5%).
  - **Art. 83. Tasa de la mercancía: transporte ferroviario.** Actualmente, el art. 216 del RDL 2/2011 establece un coeficiente corrector de 0,75 en la tasa de las **mercancías y sus elementos de transportes que salgan o entren de la zona de servicio de puerto por transporte ferroviario**. El PLPGE 2014 reduce este coeficiente a 0,5, lo que se traduce en una disminución de la tasa del 33% sólo por este concepto.
  - **Art. 80. Coeficientes correctores de aplicación a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía** en cada una de las 28 Autoridades Portuarias. De los 84 coeficientes correctores, **20 suben, 12 bajan y el resto se mantienen sin variación**.
  - **Art. 79. Bonificaciones** aplicables en los puertos de interés general a las **tasas de ocupación, del buque, del pasaje y de la mercancía**: las bonificaciones previstas en los artículos 182 y 245 del Texto Refundido de la LPEMM a aplicar por las Autoridades Portuarias. Pueden ver el detalle en el **Anexo 2** de la citada circular.

En este mismo Anexo se incluyen también las bonificaciones en los puertos insulares, que **se mantienen iguales salvo en el caso de la bonificación de la Tasa del Pasaje en los puertos de Ceuta y Melilla, que disminuye considerablemente**. En el caso de la tasa del pasajero en el puerto de **Melilla**, la disminución de la bonificación se verá compensada con la reducción de la cuantía básica de la tasa. No así la **tasa por vehículo en régimen de pasaje, que aumentará en este puerto un 33%**. Por su parte, en **Ceuta**, la **tasa del pasajero aumentará un 5,6% y la del vehículo en régimen de pasaje un 10,8%**.

- **Se mantiene la subvención de 40.000 euros a ANAVE para el embarque de alumnos en prácticas**. Nos hemos dirigido al Director General de la Marina Mercante solicitando su apoyo para el aumento de esta partida, al menos hasta los 100.000 euros que figuraron en los PGE de 2010, 2011 y 2012. También hemos pedido a los Directores de

todas las Escuelas/facultades de Náutica de España su apoyo expreso ante la DGMM y el ministerio de Fomento, habiendo tenido ya respuestas positivas de varias escuelas. Estamos haciendo gestiones con diputados miembros del Grupo Parlamentario del PP para intentar que se presente una enmienda para elevar esta partida.

- **Avales del Estado:** se elimina la partida de 40 millones de euros para garantizar las operaciones de crédito concertadas por empresas navieras domiciliadas en España, destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española. Como saben, esta partida no se había utilizado en la práctica desde el año 2000.
- **Subvenciones al transporte marítimo para residentes insulares:** La partida presupuestaria destinada a cubrir estas bonificaciones pasa de 45,43 Millones de € a **62,00 M€ (+36,5%)**. La correspondiente a familias numerosas pasa de 2,98 a **8,00 M€ (+168%)**. Se añade además una nueva partida, de 17,00 M€, por obligaciones de ejercicios anteriores (tanto para familias numerosas como para residentes). En total, la partida presupuestaria destinada a satisfacer estas bonificaciones aumenta un 79,7%. La partida equivalente del transporte aéreo también aumenta considerablemente, un 27,3%.
- **Art. 120.7: Cotización en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar:** sin cambios con respecto a lo establecido en la LPG 2013. Las bases máximas de cotización, al igual que en el régimen general, aumentan un 5% hasta 3.597 euros mensuales.
- **Disposición adicional décimo tercera.** Interés legal del dinero y de demora: el interés legal del dinero queda establecido en el **4% hasta el 31 de diciembre de 2014**. Durante el mismo periodo, **el interés de demora será del 5%**.

## 6. Embarque de alumnos en prácticas.

### 6.1 Colaboración entre ANAVE y las universidades.

El 18 de julio, a instancias del Director General de la Marina Mercante, participamos en una reunión con él mismo y con los rectores de las universidades de Cádiz y Coruña, en la que se trató sobre las prácticas “curriculares” de los alumnos de náutica.

Con los nuevos planes de estudios (grados, modelo Bolonia) estas prácticas de embarque, necesarias para la obtención de los títulos académicos, están incluidas dentro de los programas académicos (curriculares), siendo ahora las distintas universidades las responsables de ofrecer plazas a bordo a los alumnos para desarrollarlas.

El Director General pidió la colaboración de ANAVE para facilitar que los alumnos puedan desarrollar estas prácticas en buques de las empresas navieras españolas (sean de pabellón español o extranjero).

Desde ANAVE, ofrecimos nuestra colaboración con la DGMM y las Universidades para elaborar un Convenio Marco en el que queden reguladas estas prácticas con arreglo al nuevo marco legal. Al mismo tiempo, pedimos el apoyo tanto la DGMM como de las universidades para que la subvención que anualmente reciben las empresas de ANAVE que participan en estas prácticas recupere, ya para 2014, al menos el importe de 100.000 euros con el que venía estando dotada hasta este año. También se acordó que dicho Convenio debería ser aplicable a todas las universidades en las que se imparten estudios de náutica y que estuviesen interesadas, y no sólo en las dos que se encontraban presentes.

Sin perjuicio de lo anterior, y a los efectos prácticos, para las empresas navieras no hay gran diferencia entre éstas prácticas y las que hasta ahora han venido desarrollando los alumnos de náutica.

Por ello, y ante la urgencia manifestada por los rectores de que los alumnos que lo precisan pudiesen comenzar a embarcar lo antes posible, enviamos a las empresas las circulares de referencia [Formación 4/2013](#) y [5/2013](#), en las que les rogábamos que, a la mayor brevedad posible, nos indicasen su disposición a ofrecer puestos en sus buques para el embarque en prácticas de dichos alumnos.

Se propondrá al Comité Directivo debatir sobre el mejor procedimiento para organizar el intercambio de la oferta y demanda de estas plazas de prácticas de tal forma que resulte cómodo para las empresas.

## **6.2 Subvención a las empresas de ANAVE por el embarque de alumnos.**

A la vista de que, en los presupuestos para 2014 la partida de esta subvención continúa en la exigua cantidad de 40.000 euros a que quedó reducida en este año, nos hemos dirigido al Director General de la Marina Mercante solicitando su apoyo para el aumento de esta partida, al menos hasta los 100.000 euros que figuraron en los PGE de 2010, 2011 y 2012. También hemos pedido a los Directores de todas las escuelas y facultades de Náutica de España su apoyo expreso ante la DGMM y el ministerio de Fomento, habiendo tenido ya respuestas positivas de varias escuelas.

Hemos mantenido una reunión sobre este asunto con el Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa de la DGMM, D. José Cebrián, y estamos haciendo gestiones con diputados miembros del Grupo Parlamentario del PP para intentar que se presente una enmienda para elevar esta partida.

Por otra parte, con fecha 30 de septiembre, mediante la circular de referencia [Rel.Ind. 21/2013/EC](#), hemos recordado a las empresas asociadas la conveniencia de ir remitiendo escalonadamente, tan pronto dispongan de ella, la documentación acreditativa de los embarques realizados en este año 2013, con el fin de facilitar su revisión y evitar sobrecargas de documentación en los últimos días.

## **7. Propuestas de normas comunitarias en tramitación.**

### **7.1 Reglamento sobre Política Europea de Puertos.**

Sobre esta propuesta de Reglamento ya se informó detalladamente en la anterior reunión del Comité Directivo y en nuestra circular de ref. [Puertos 13/2013/MC](#), a la que adjuntábamos:

- Texto de la propuesta en inglés (aún no disponible en español).
- Comunicación de la Comisión y Nota de prensa (en español).
- Link a un estudio, hecho público por la Comisión, sobre el trabajo portuario (Estiba) elaborado por la consultora Portius.

Como se recordará, los aspectos básicos de la propuesta (aplicación de la libertad de prestación de servicios en la prestación de los servicios portuarios) no afectarían prácticamente a España, ya que están basados en gran medida precisamente en la legislación española actualmente en vigor, que se introdujo mediante la ley 48/2003. Además no se aplicarían necesariamente a los servicios al pasaje ni a la manipulación de mercancías (estiba).

Sin embargo, la propuesta impondría una autonomía tarifaria casi absoluta de las AAPP, que colisiona con el hecho de que en España, por exigencia constitucional, las tasas por el uso de la infraestructura deban ser fijadas por ley aprobada en las Cortes, tanto en su estructura como en sus cuantías.

El conjunto de ambos puntos justifica que el presidente de Puertos del Estado se haya pronunciado más bien en contra de la propuesta e indicado que posiblemente España se alinee con otros países que ya han anunciado que se opondrán a la misma, en aras del principio de “subsidiariedad”. En todo caso, las discusiones en el Consejo de Ministros aún no han comenzado, mientras que en el Parlamento acaban de hacerlo.

Varias organizaciones europeas, como ECSA y ESPO, ya han hecho públicas sus valoraciones de esta propuesta. ECSA apoya el principio general y lamenta que no incluya todos los servicios, mientras ESPO se ha manifestado abiertamente en contra.

## **7.2 Directiva sobre combustibles alternativos.**

El 24 de enero de este año, la Comisión presentó esta propuesta de Directiva sobre la creación de una infraestructura para los combustibles alternativos COM(2013) 18, que se refiere a varios sectores y diferentes combustibles, pero en particular hace referencia al uso de GNL como combustible por los buques. En concreto, se propone que para 2020 todos los puertos marítimos situados en la Red Principal (Core Network) de la Red Transeuropea de Transporte, cuenten con infraestructura de suministro de GNL a los buques. A tal fin, cada Estado deberá elaborar un Plan Nacional en un plazo de 18 meses tras la entrada en vigor de la Directiva.

Como es sabido, España cuenta con 6 plantas regasificadoras activas, en Barcelona, Sagunto, Cartagena, Huelva, Mugaros (ría de Ferrol) y Bilbao, así como una aún no en servicio en Gijón. La red principal incluye un total de 13 puertos españoles.

Con vistas al comienzo de los debates sobre la misma en los grupos de trabajo del Consejo de Ministros, y por lo que se refiere al uso de GNL como combustible marino, la DGMM nos convocó, junto con una serie de empresas y organizaciones a una reunión que tuvo lugar el 26 de junio.

Tras la misma, ANAVE y GASNAM<sup>(1)</sup> consensuamos una posición común, que trasladamos a la Administración para su conocimiento. Básicamente, propusimos que se interprete la noción de “infraestructura de suministro” de la forma más amplia posible, de tal modo que se admita como tal el suministro mediante camiones cisterna criogénicos, una técnica que ya está ampliamente extendida en España. Esto tendría la ventaja de minimizar las necesidades de inversiones iniciales y que, además, podría haber más de un suministrador de GNL, en competencia, en cada puerto.

Este asunto se tratará ampliamente en una de las mesas redondas que organiza SPC-Spain en Gijón el 7 de noviembre y al que están invitadas todas las empresas asociadas.

## **7.3 Reglamento sobre monitorización e informe de las emisiones de CO<sub>2</sub> por los buques.**

El 28 de junio la Comisión Europea (CE) publicó el proyecto de Reglamento del asunto, que se encuentra en el comienzo de su tramitación en el Parlamento y el Consejo. Su objetivo es establecer un sistema europeo de Seguimiento, Notificación y Verificación de las emisiones e CO<sub>2</sub> de los buques (*Monitoring, Reporting and Verification, MRV*), como primera medida dentro de un planteamiento por etapas para establecer normas globales de eficiencia

---

<sup>(1)</sup> GASNAM es una nueva asociación que se ha constituido para promover el uso del GNL como combustible para el transporte en general. Cuenta con dos áreas de trabajo: Terrestre y Marítimo. El Vicepresidente para esta segunda es José Poblet, director de la empresa de ingeniería COTENAVAL.

energética en buques existentes. Una vez adoptada, sus normas se aplicarían, en principio, a partir del **1 de enero de 2018**.

Las características principales del proyecto presentado son:

- **Aplicación:** buques de **GT>5.000** para los viajes que efectúen:
  - dentro de la UE;
  - desde el último puerto de escala fuera de la UE hasta el primer puerto en la UE;
  - desde un puerto de la UE hasta el siguiente puerto de escala fuera de la UE.
- Las empresas deberán efectuar el seguimiento y notificar **para cada buque la cantidad y tipo de combustible consumido durante 1 año y en cada viaje de llegada o salida** de un puerto bajo la jurisdicción de un Estado miembro.
- **31 de agosto de 2017:** fecha límite para que las empresas presenten un plan de seguimiento a un verificador independiente autorizado, indicando el método elegido para el seguimiento y notificación de las emisiones.
- **30 de abril de cada año, a partir de 2019:** las empresas deberán presentar, para cada buque bajo su responsabilidad, un informe de emisiones a la CE y Estados de bandera sobre las emisiones e información destacada para el cambio climático, que abarque el año anterior. Dicho informe deberá ser comprobado y calificado como satisfactorio por un verificador independiente autorizado.
- **30 de junio de 2019:** los buques estarán obligados a llevar a bordo un documento de conformidad válido, que será objeto de inspección por parte de las autoridades de los Estados miembros.
- **30 de junio de cada año:** la CE publicará las emisiones notificadas e información sobre la conformidad de la empresa con los requisitos de seguimiento y notificación (identidad del buque, armador, EEDI del buque, emisiones anuales de CO<sub>2</sub>, consumo anual total de combustible, etc.).

La norma asegura que pretende reducir al mínimo la carga administrativa de las empresas y, para ello, afirma que sus exigencias se basan en documentos y equipos que ya se disponen a bordo de los buques. Las empresas podrán elegir el método de seguimiento que prefieran:

- Cálculo del consumo de combustible.
- Métodos para establecer las emisiones:
  - Notas de entrega de combustible y comprobaciones periódicas de los tanques de combustible.
  - Seguimiento de los tanques de combustible a bordo.
  - Indicadores de caudal para los procesos de combustión aplicables.
  - Mediciones directas de las emisiones.

La Comisión también señala que, introduciendo este sistema de MRV como una primera etapa, se podrá dedicar más tiempo al debate sobre objetivos de reducción de emisiones, medidas basadas en el mercado y normas de eficiencia para conseguir dichas reducciones al mínimo coste, sobre todo en relación con los debates a nivel mundial en la OMI.

La CE confirma su preferencia por medidas adoptadas a nivel internacional (OMI), pero señala que el régimen europeo de MRV puede servir de ejemplo para aplicar un sistema de esas características de alcance mundial, con objeto de acelerar los debates internacionales. Cuando se decida un sistema de alcance mundial, el reglamento propuesto se modificaría para adaptarse el sistema europeo al mundial.

Nuestra impresión es que los procedimientos que se proponen son, en realidad, sumamente prolijos y que para servicios regulares de cabotaje y de SSS el cómputo viaje a viaje supone una carga burocrática muy importante. Los primeros debates sobre esta propuesta en ECSA han confirmado estas impresiones.

Sería útil conocer si también nuestras empresas asociadas son de la misma opinión, para lo que les remitimos a nuestra circular de ref. [SMA 21/2013/AB](#).

## **8. Asuntos varios.**

### **8.1. Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.**

El día 19 de julio, en la sede de Puertos del Estado, se celebró la segunda reunión plenaria de este observatorio. ANAVE estuvo representada por Dña. Elena Seco y participó también D. Manuel Carlier en representación de SPC – Spain. Entre los principales asuntos tratados figuran:

- Aprobación del Reglamento interno de funcionamiento, que incorpora a la DGMM como miembro del Observatorio, como se había acordado en la primera reunión que se celebró en diciembre de 2012.
- Presentación de un detallado estudio sobre *“La cadena de costes para el tráfico de contenedores en las operaciones de exportación”*, elaborado por la consultora *Shipping Business Consultants*, que resume el análisis realizado en 17 terminales portuarias ubicadas en 12 puertos de interés general (no se deduce del estudio qué datos pertenecen a qué terminal) y sus principales conclusiones son:
  - Existe un notable margen para el crecimiento de los tráficos de contenedores en los puertos españoles, que atendiendo a la superficie ya existente (sin tener en cuenta las ampliaciones que ya se están realizando o previstas), se cifra en el 32%.
  - Existe una gran dispersión de cifras de costes unitarios, de lo que el estudio deduce que hay márgenes de mejora.
  - El principal factor de coste es la mano de obra (52%), siendo el concepto que permite la mayor mejora.
  - La rigidez de la estiba es el factor fundamental de los costes de mano de obra directa y requiere un estudio específico que, entre otras cosas, sirva para trasladar las mejores prácticas de unos puertos a otros.Se señaló la conveniencia de realizar un análisis comparativo con terminales extranjeras.

- Presentación del estudio *“Estructura de costes de los servicios portuarios técnico-náuticos”*, desarrollado por el Instituto Portuario de Estudios y Cooperación de la Comunidad valenciana (FEPORTS), que incluye, para cada uno de los tres servicios (practicaje, remolque y amarre) un análisis de la estructura de costes y una comparación entre los puertos estudiados. Este estudio se hallaba todavía en elaboración y carece, por el momento, de conclusiones.
- Se informó de la publicación el BOE (el 5 de junio de 2013), de la licitación para la contratación de una oficina técnica para el observatorio y de que se habían recibido ya 9 ofertas. A día de hoy se desconoce quién ha resultado adjudicatario.

### **8.2. Definiciones de buque, gente de mar y aguas abrigadas**

El 31 de agosto se publicó en el BOE el RD 572/2013, que establece que la DGMM es la autoridad competente a los efectos del MLC 2006. Por este motivo, la propia DGMM nos hizo llegar para informe urgente un nuevo oficio sobre las definiciones de gente de mar, buque y aguas abrigadas, en el que además de especificar que la propia DGMM es la Autori-

dad competente, realizaba algunos cambios. En relación con las definiciones propuestas, hemos enviado los siguientes comentarios:

- Modificar la redacción de la definición dada para los alumnos, ya que, si bien cabe deducir de la misma que quedarán fuera del ámbito de aplicación del MLC 2006 cuando no estén embarcados con un contrato laboral, no resulta del todo clara.
- Se han excluido del concepto de “gente de mar” los médicos y enfermeros. Si bien esta exclusión no perjudica los intereses de nuestras empresas asociadas, tenemos dudas de que la misma pueda ser conforme al espíritu del Convenio.
- En cuanto a los “Buques exentos por su navegación”, si bien se ha tenido en cuenta que los buques destinados a servicios portuarios quedarán exentos de la aplicación del MLC siempre y cuando naveguen y operen dentro de las aguas portuarios o hagan tráfico exclusivamente entre puertos nacionales, entendemos que la definición también debería incluir a aquellos buques que realicen navegaciones esporádicas y sin finalidad comercial con destino a puertos extranjeros, por ejemplo para atender a una posible necesidad de efectuar reparaciones.

### **8.3. Limitación de responsabilidad de Organizaciones Reconocidas por la Administración Marítima española.**

Como saben, desde varios años, venimos solicitando que España acepte la limitación de la responsabilidad de las organizaciones reconocidas, en los términos previstos en la Directiva 2009/15/CE.

Hace varios meses solicitamos a los distintos organismos del Ministerio de Fomento, que se incluyera dicha limitación en el Proyecto de modificación de la Ley del Transporte Terrestre (LOTT), aunque finalmente el proyecto se aprobó sin la oportuna enmienda.

También se ha planteado la posibilidad de incluir la limitación en el Proyecto de Ley de la Navegación Marítima (LNM), aunque dada incertidumbre sobre la presentación del mismo ante el Parlamento, y previa consulta con la DGMM, se ha enviado recientemente una carta directamente a la Ministra de Fomento pidiendo que no se demore su puesta en práctica, y se utilice para ello, en la primera ocasión posible, el vehículo normativo del rango de ley necesario que tramite el Ministerio de Fomento.

### **8.4. Bonificaciones al transporte marítimo insular de pasajeros residentes.**

Como saben, en aplicación de la disposición adicional 72 de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012, el sistema de acreditación de la condición de residente en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, a los efectos de obtención de la bonificación al transporte regular de pasajeros, sufrió un cambio respecto al sistema anterior, debiendo acreditarse desde el 1 de septiembre de 2012, mediante el certificado de residencia en vigor.

Asimismo, se establecía que dicha condición debe comprobarse por los órganos gestores de la bonificación a través de una Plataforma de Intermediación. A pesar del esfuerzo realizado por parte de la Administración y las empresas navieras por implantar el nuevo sistema, se han venido detectando en su aplicación práctica numerosas incidencias e interrupciones aleatorias del funcionamiento, lo que hemos transmitido al Director General de la Marina Mercante, insistiendo además que siguen vigentes varias diferencias en la gestión de estas bonificaciones entre el transporte marítimo y el aéreo, en perjuicio de la competitividad de nuestro sector.

En una reunión mantenida con el Subdirector General de Coordinación y Gestión Administrativa, el pasado 7 de octubre, nos indicó que, a petición de la Ministra, se ha creado una



Comisión Interna en Fomento, que está manteniendo ya reuniones semanales, para revisar todo el procedimiento de acreditación y pago de las bonificaciones a los residentes. El objetivo principal de esta Comisión es implantar mejoras en el sistema de gestión para eliminar el fraude. No obstante, la DGMM, trasladando la petición de ANAVE, ha planteado la necesidad de reducir todo lo posible las diferencias actualmente existentes entre el modo marítimo y el aéreo y, según nos informó D. José Cebrián, éste será también uno de los objetivos de esta Comisión. En este sentido, nos trasladó que el argumento principal del sector aéreo para tener unos procedimientos más simplificados es que cuentan con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que sirve de organismo de control.

#### **8.5. Enmiendas de Manila: Resolución de la DGMM sobre cursos de formación de títulos profesionales y certificados de especialidad.**

La DGMM publicó, hace unos meses, una Resolución por la que se actualiza y modifican los cursos de formación y los programas de los títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante y de Patrón Portuario (Orden FOM 2296/2002), así como de los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional, que implementa las enmiendas de Manila al Convenio STCW.

Dada la urgencia con la que se elaboró la Resolución, se deslizaron algunos errores que la DGMM tiene previsto corregir publicando una Orden que se nos consultará previsiblemente en el mes de octubre.

Como saben, las Enmiendas de Manila introducen un nuevo certificado de especialidad, el de Formación básica en protección marítima, y que debe tener todos los tripulantes empleados a bordo de buques de navegación marítima sujetos a las disposiciones del Código PBIP, y que no dispongan del Certificado de Oficial de Protección del Buque, a partir del 1 de enero de 2014. La Resolución establece la forma en que se podrá obtener dicho certificado. No obstante, desde la DGMM nos confirman que van a elaborar una Instrucción que aclare la forma de proceder y la documentación a presentar por parte de las empresas.

Les informamos de esta Resolución mediante la circular de fecha 26 de septiembre y referencia [SMA 26/2013/EC](#).

#### **8.6. Norma 10 + 2 sobre transporte marítimo de mercancías con destino a los EEUU.**

El 9 de julio entró en vigor la plena aplicación en EEUU del Reglamento *“Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements Importer Security Filing”* (ISF), más conocida como norma “10+2”, según nos informó la Oficina Económica y Comercial de la Embajada de España en Washington.

El objetivo de la norma es prevenir actos de terrorismo exigiendo la **presentación electrónica de datos pormenorizados sobre el transporte de mercancías** antes de su llegada a puerto. En vigor en julio de 2009 y exige a los importadores y empresas de transporte marítimo notificar a la Oficina de Aduanas y Protección de Fronteras información sobre el buque y la carga con destino a algún puerto de los EEUU. Su incumplimiento puede llevar asociado sanciones económicas.

En este periodo transitorio, se acordó ofrecer un tiempo adicional para que los importadores y transportistas se adaptaran a los nuevos requisitos y, en consecuencia, no aplicar sanciones en caso de incumplimiento.

En la circular de ref. [SMA 22/2013/AB](#) les adjuntamos información adicional sobre este asunto.

### **8.7. Formulario refundido para notificar deficiencias de las instalaciones de recepción.**

En julio, la DGMM nos envió un nuevo formulario de la OMI para que los capitanes notifiquen posibles deficiencias detectadas en las instalaciones portuarias de recepción de residuos, que les enviamos para su conocimiento y posible uso en la circular de ref. [SMA 23/2013/AB](#).

La capacidad de los buques para cumplir las reglas sobre descargas del Convenio MARPOL depende en gran parte de la disponibilidad de instalaciones de recepción adecuadas en los puertos, principalmente en las “zonas especiales”. La falta de instalaciones de recepción en muchos puertos de todo el mundo supone una amenaza grave de contaminación para el medio marino.

En la citada circular se anima a las navieras a incorporar sus disposiciones a los procedimientos para las operaciones a bordo de acuerdo con la sección 7 del Código ISM.

### **8.8. Lista actualizada de certificados y documentos que deben llevar los buques.**

También en el mes de julio, la OMI publicó una lista revisada de los certificados y documentos que deben llevar los buques a bordo, que les adjuntamos a la circular de ref. [SMA 23/2013/AB](#).

Los certificados y documentos que se enumeran en la lista son únicamente los que exigen los instrumentos de la OMI. No se incluyen los solicitados por otras organizaciones internacionales o autoridades nacionales.

Esta labor se ha llevado a cabo en cumplimiento del capítulo 2 del anexo del Convenio de Facilitación sobre disposiciones exigidas a los armadores por las autoridades públicas a la llegada, durante la estancia y a la salida de los buques de puerto. Estas disposiciones no exigen de presentar a las autoridades competentes, para su inspección, otros certificados y documentos relativos a la matrícula, dimensiones, seguridad, dotación y clasificación del buque.

### **8.9. Campaña de inspección concentrada del MOU de París.**

El 1 de septiembre, las Autoridades Marítimas del MOU de París sobre el Control por el Estado rector del puerto han iniciado una Campaña de Inspección Concentrada para verificar el cumplimiento en todos los buques de las exigencias del Capítulo II-1 de SOLAS sobre la seguridad funcional de los elementos esenciales de las instalaciones de propulsión y maquinaria auxiliar, en especial, el funcionamiento y mantenimiento del motor principal y auxiliares, equipo auxiliar y sus dispositivos de alarma.

Se va a prestar una atención especial a la familiarización de la tripulación con los procedimientos de seguridad y emergencia relacionados con estos sistemas. Esta CIC finalizará el **30 de noviembre**.

En la circular de ref. [SMA 24/2013/AB](#) les adjuntamos la lista de comprobación que recoge los aspectos esenciales a comprobar y que sirve de orientación a los funcionarios de PSC durante las inspecciones.

### **8.10. Consulta pública de la OMI para aliviar la burocracia administrativa en los buques.**

La Organización Marítima Internacional (OMI) ha lanzado una consulta pública para detectar las disposiciones dentro de los convenios existentes y otros instrumentos obligatorios que se han convertido en una carga para las tripulaciones de los buques, que estará abierta hasta

el **31 de octubre** y en la que pueden participar compañías, capitanes y las tripulaciones de los buques.

Su objetivo es establecer qué requisitos administrativos se considera que son una carga y averiguar qué se puede hacer para mejorar una reglamentación concreta. El resultado de la consulta puede dar como resultado la retirada de los requisitos actuales que imponen formalidades excesivas. También se podrían reducir las cargas a través de un mejor uso de la información existente o la reducción en la frecuencia de proporcionar información o incluso la creación de soluciones electrónicas.

Las opciones están abiertas y dependen de las respuestas a la consulta, por lo que hemos instado a las empresas a participar en la misma.

Pueden encontrar información adicional sobre este asunto en las circulares de ref. [SMA 25/2013/AB](#).

#### **8.11. Aumento de la piratería en Singapur.**

La Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la DGMM nos ha enviado una comunicación de la Embajada española en Kuala Lumpur en la que informan del aumento de la piratería en las aguas territoriales de Malasia, Singapur e Indonesia. De este asunto les informamos mediante la circular de ref. [SMA 27/2013](#).

La Oficina Marítima Internacional señala en un comunicado que, aunque la navegación por el estrecho de Malaca es segura, ha estimado oportuno hacer un llamamiento a los capitanes de los buques que transiten por la zona, para que tomen las precauciones oportunas durante la navegación por el estrecho de Malaca y aguas próximas a Borneo.

Las autoridades marítimas de la zona han reforzado la coordinación multilateral de las fuerzas de vigilancia costera de los tres países citados y Filipinas.

#### **8.12. Programación de cursos de formación del “Lloyd’s Register”.**

La sociedad de clasificación “Lloyd’s Register” nos ha enviado el calendario de cursos de formación marítima que tienen previsto impartir en Madrid, para el periodo 2013-2014, y que tratan sobre los siguiente temas:

- Preparación para las inspecciones de las sociedades de clasificación y estatutarias.
- Aproximación práctica a las inspecciones de buques.
- Auditor interno del Código ISM.
- Código ISM y Persona Designada en Tierra (DPA).
- Aspectos fundamentales de las reparaciones en dique seco.
- Auditor interno del Código ISPS.

En nuestra circular de ref. [SMA 27/2013](#) pueden consultar información adicional en relación con dichos cursos.

### **9. Ruegos y preguntas.**