



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Martes, 21 de junio de 2011, a las 11:00 h
Palacio de Congresos de Madrid (Sala Europa)
Pº Castellana, 99 - MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Proceso de constitución en la CEOE del Consejo del Mar.
 - 2.2. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: Cluster Marítimo.
 - 2.3. Reuniones en ECSA.
 - 2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Informe sobre la reunión mantenida por el presidente de ANAVE con el Secretario de Estado de Transportes.
4. Informe sobre la reunión del *European Ro-Ro Action Group* (EUROCAG) con Puertos del Estado y DGMM.
5. Actualización sobre regulación de las emisiones a la atmósfera procedentes de buques:
 - 5.1. Normas sobre contenido de azufre en los combustibles marinos. Jornada organizada por la Comisión Europea en Bruselas el 1 de junio. Buques propulsados por LNG. Depuradores de gases de exhaustación (*scrubbers*).
 - 5.2. Emisiones de CO₂. Proceso en la OMI y en la UE.
6. Remodelación de las páginas web de ANAVE.
7. Asamblea de ANAVE 2011.
8. Asuntos varios.
9. Ruegos y preguntas.

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

Se adjunta a estas notas el borrador de acta de la última reunión del Comité Directivo, celebrada el pasado 5 de mayo. Se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas

2.1 Proceso de constitución en la CEOE del Consejo del Mar.

Como se recordará, a instancias de ANAVE, el pasado mes de abril se organizó una reunión de las organizaciones empresariales marítimas miembros de la CEOE. En la misma se acordó proponer al presidente de la confederación la creación en la misma de un Consejo que agrupe a los intereses marítimos, a semejanza de los de Transportes o Infraestructuras ahora existentes.

Recientemente, la CEOE nos ha confirmado que su Junta Directiva ha encargado al Secretario General que concrete los términos de referencia y ponga en marcha este organismo, que se ha dado en llamar Consejo del Mar.

En ANAVE, tomando como base unas “fichas” que recogen los términos de referencia (objetivos, materias de interés, etc.) de los consejos existentes, se ha preparado un borrador que se ha consensuado con las organizaciones firmantes y remitido a la CEOE.

El siguiente paso será una reunión de los secretarios generales de las organizaciones proponentes con el de la confederación, para designar la secretaría de este Consejo y proceder a su puesta en marcha. Mantendremos a las empresas informadas de este proceso.

2.2 Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: Cluster Marítimo (CME).

El pasado 9 de junio, ANAVE participó en sendas reuniones del Comité Ejecutivo y de la Asamblea del CME, en la sede del Instituto de la Ingeniería de España.

Entre otras materias, está previsto:

- Iniciar la elaboración de un nuevo Plan Estratégico del CME, que revise los objetivos y prioridades de actuación del mismo.
- Elaborar un documento de propuestas normativas del CME para los diferentes sectores marítimos, a aportar a los diferentes partidos políticos, con vistas a la elaboración de sus programas para las próximas elecciones generales. A este fin, cada sector aportará 3 ó 4 propuestas concretas de modificaciones legislativas.
- Celebrar en otoño elecciones a la presidencia.

2.3 Reuniones en ECSA.

El pasado día 31 de mayo, se celebró en Bruselas una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA, en el que participaron, en representación de ANAVE, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco.

Tras 6 años en la presidencia de este Comité, ésta es la última reunión del mismo que presidirá D. Manuel Carlier, dado que una norma no escrita de ECSA considera que una misma asociación no debe asumir dicho cargo y la presidencia de ECSA, a la que está previsto que acceda D. Juan Riva el próximo 29 de junio.

Entre los principales asuntos tratados figura:

- **Directrices sobre ayudas de Estado al Transporte Marítimo:** Se informó a los asistentes de los últimos avances en relación con este punto y de la reunión mantenida por una pequeña delegación de ECSA, entre la que se encontraba D. Juan Riva como próximo Presidente, y el Vicepresidente de la Comisión y Comisario de Competencia Joaquín Almunia.

El Comisario Almunia informó de que la prórroga sin más de las actuales directrices o su sometimiento a un proceso de revisión más profundo dependerá del consenso expresado por el sector en las consultas que está haciendo la Comisión. Entre las principales demandas de las centrales sindicales, según informó ECSA, figuran:

- condicionar la aplicación de los beneficios fiscales incluidos en las directrices a compromisos de formación y empleo;
 - aplicación a todos los marinos, independientemente de su nacionalidad, de la normativa social europea;
 - publicación de una directiva que establezca la obligatoriedad de tripulaciones comunitarias (ya sea completas o en un porcentaje concreto) para determinados servicios. (*manning directive*).
- **Libro Banco sobre Política de Transportes:** Se debatió sobre el informe que está elaborando ECSA de reacción al Libro Blanco y su estrategia de cara al mismo. Básicamente acordó mantener un “perfil bajo” sobre los aspectos más conflictivos, como la creación de un registro europeo, dado que el texto publicado ha resultado mucho menos firme que los borradores que habían sido consultados. Se manifestó un acuerdo unánime en que los contenidos del libro blanco eran poco concretos y los que si se definían explícitamente los eran a muy largo plazo.
 - **Blue Belt:** Se informó del comienzo de la primera fase de este proyecto, del que ya se ha informado a este Comité Directivo en anteriores ocasiones, y cuyo objetivo es aprovechar las tecnologías disponibles para la monitorización del transporte marítimo para, sin renunciar a los controles requeridos por la normativa vigente, reducir al mínimo la burocracia aduanera y administrativa asociada a los buques de cualquier pabellón que operan en el mercado común europeo. A medio plazo se pretende que los buques que toquen puertos comunitarios y no comunitarios presenten dos manifiestos diferenciados: 1 para la carga comunitaria y otro para la no comunitaria, de forma que los trámites en el primer caso sean sensiblemente más asequibles. Se trata de un objetivo que llevará varios años.
 - **Piratería:** Se puso de manifiesto, nuevamente, la preocupación del sector por este asunto y se informó sobre las novedades en las políticas nacionales en relación con este asunto, especialmente, sobre la posibilidad de embarcar guardias armados a bordo.

2.4 Participación en otras jornadas y reuniones.

Nuestra Asociación ha participado en numerosas reuniones, entre las que cabe citar las siguientes:

- El 4 de mayo, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y D. Manuel Canle asistieron a un seminario sobre el “*Convenio sobre Trabajo Marítimo de 2006*” de la OMI, organizado en Madrid por la Sociedad de Clasificación RINA, con la colaboración de ANAVE.
- El 18 de mayo, Dña. Elena Seco asistió a un “Desayuno del Cluster Marítimo Español” sobre “*Intermodalidad*”, en el que intervino D. Isaías Táboas, Secretario de Estado de Transportes.
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier participó en una reunión en Madrid del Comité Naval de Bureau Veritas.

- El 25 de mayo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con la empresa de formación HEDIMA.
- El 30 de mayo, D. Manuel Carlier realizó la presentación, junto con D. Ramón López Eady, de UNINAVE, de un foro sobre "*Eficiencia energética en buques existentes*", organizado por Germanischer Lloyd, en Madrid.
- El 8 de junio, D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier se reunieron con el Secretario de Estado de Transportes, D. Isaías Táboas, y con la Directora General de la Marina Mercante, Dña. Isabel Duránte, en el ministerio de Fomento.
- El mismo día, Dña. Elena Seco participó en una jornada de presentación del proyecto ARTEMIS (*Advanced Rational Transport Evaluator and Multi-modal Information System*), que persigue el desarrollo de una herramienta informática para comparar parámetros como precios, tiempos de tránsito, costes externos, unidades de carga, etc., en las cadenas de transporte unimodales o intermodales.
- También el día 8, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Adrián Sarasquete, de la empresa Vicus Desarrollos Tecnológicos S.L., especializada en auditorías y medidas de ahorro energético en buques.
- Los días 9 y 10 de junio, Dña. Esther Celdrán asistió a un seminario internacional de derecho marítimo sobre "*Transportes de Personas y Cargas*", organizado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo en Madrid.
- El 14 de junio, se reunió en Madrid la Comisión Permanente de ANAVE. Entre otros asuntos, el presidente de ANAVE consultó a los miembros de esta Comisión un guión de los temas a incluir en su discurso en el acto de clausura de la Asamblea.
- El mismo día, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión del Comité de Diálogo Social de la CEOE, en la que se analizó la reciente Ley de medidas urgentes para reformar la negociación colectiva.
- El 16 de junio ANAVE estará representada en las reuniones que mantendrán los Grupos de Trabajo de Estadísticas, de Procedimientos Administrativos y de Autopistas del Mar de SPC-Spain.

Reuniones previstas en fechas próximas

- El 20 de junio, Dña. Elena Seco representará a ANAVE en una reunión del Patronato de la Fundación Ingeniero Jorge Juan, en el COIN.
- El 27 de junio, se celebrarán sendas reuniones de la Junta Directiva y de la Asamblea General de SPC-Spain, que preside D. Manuel Carlier, y a las que asistirá también Dña. Elena Seco.
- Los días 28 y 28 de junio se celebrará en Amsterdam la asamblea general de ECSA, en la que está previsto asuma la presidencia D. Juan Riva. Participará también D. Manuel Carlier.

3. Informe sobre la reunión mantenida por el presidente de ANAVE con el Secretario de Estado de Transportes.

El 8 de junio, D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier se reunieron con el Secretario de Estado de Transportes, D. Isaías Táboas, y con la Directora General de la Marina Mercante, Dña. Isabel Durántez, en el ministerio de Fomento.

En la misma se trataron, principalmente, los siguientes asuntos:

- Preparación de la asamblea de ANAVE, a la que confirmaron su asistencia el Secretario de Estado y la DGMM.
- Competitividad del Registro canario. Enrole de extranjeros, inspecciones a buques, delegación en sociedades de clasificación.
- Petición de ANAVE de creación por Puertos del Estado del Observatorio de los Servicios Portuarios.
- Apoyo público a las Autopistas del Mar en el Mediterráneo, mediante incentivos a la demanda (Ecobono), en lugar de a la oferta (concurso).
- Revisión por la Comisión Europea (DG COMP, comisario Sr. Almunia) de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo de 2004.
- Revisión por la Comisión Europea de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos y posible revisión del Anexo VI de MARPOL.

Se informará verbalmente en la reunión sobre lo tratado.

4. Informe sobre la reunión del *European Ro-Ro Action Group (EUROCAG)* con Puertos del Estado y DGMM.

El viernes 20 de mayo D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en una reunión con Puertos del Estado, la DGMM y una representación de EUROCAG, en la que este grupo de defensa del sector europeo de buques ro-ro manifestó sus preocupaciones en relación con los puertos españoles. En este grupo se hayan representadas algunas empresas asociadas, entre ellas Flota Suardiaz, que también participó en la reunión.

Previamente, el jueves 19, se había mantenido una reunión interna de coordinación entre ANAVE y EUROCAG.

Entre los asuntos tratados figuran:

- **GT buques ro-ro:** Los representantes de EUROCAG manifestaron que el hecho de que las tasas portuarias fueran función de las GT del buque, y no de su capacidad de carga (tpm), perjudica a los buques ro-ro frente a los portacontenedores, y solicitaron un tratamiento especial para estos buques.

Los representantes de la administración explicaron que la nueva Ley sobre tasas portuarias estaba recién aprobada y que no era previsible que se introdujeran cambios a corto plazo. Al ser las tasas un impuesto, cualquier tratamiento especial requeriría que ya se la UE, ya sea la OMI, estableciera la posibilidad de este tratamiento diferenciado. Adicionalmente, pusieron de manifiesto que este tipo de buques ya cuenta con bonificaciones importantes de las tasas portuarias.

- **Exenciones de practicaje:** Éste es uno de los puntos recurrentes en las reuniones de este grupo con la Comisión y las administraciones de los distintos países europeos. Aparte de la flexibilización de las condiciones para obtener las exenciones, su principal demanda es la admisión del inglés como idioma de trabajo y para la prueba.

Se informó a todos los participantes del reciente acuerdo suscrito entre la Asociación de prácticos y ANAVE, a instancias de la DGMM, y que ha dado lugar a una instrucción de servicio de la DGMM a las capitanías marítimas en la que se establecen pautas para la unificación de criterios en la concesión de exenciones en el servicio de practica, y que esperamos se traduzca en una agilización y facilitación de los trámites. Entre otras cosas, la instrucción establece que la acreditación del conocimiento de la lengua castellana se limitará al nivel de conocimiento del vocabulario y fraseología normalizada de la OMI para las comunicaciones marítimas y de seguridad, lo que sin duda es un avance respecto de la situación anterior.

- **Entrega de residuos:** Fueron muchos los problemas planteados sobre la facturación y el acceso a las bonificaciones de este servicio portuario: imposibilidad de que la administración les aprobara un plan de entregas; criterio poco claro sobre lo que se considera línea regular; disparidad de criterios entre Autoridades Portuarias, etc.

Se acordó hacer una lista de los principales problemas y que ANAVE, en contacto con la DGMM y Puertos del Estado tratarían de buscar soluciones.

5. Actualización sobre regulación de las emisiones a la atmósfera procedentes de buques:

5.1 Normas sobre contenido de azufre en los combustibles marinos. Jornada organizada por la Comisión Europea en Bruselas el 1 de junio. Buques propulsados por LNG. Depuradores de gases de exhaustación (*scrubbers*).

La Comisión dio una notable relevancia a esta Jornada, como pone de manifiesto su amplia duración, de día completo, y la intervención, en su apertura, de los comisarios de Transportes (Kallas) y Medio Ambiente (Potocnik).

La finalidad de la misma era dar a todos los interesados (*stakeholders*) la posibilidad de manifestar y contrastar públicamente sus posiciones con vistas a la nueva revisión de la Directiva 1999/32, que ha iniciado la Comisión.

Realmente ésta no desveló mucho sobre cuál vaya a ser el contenido de su propuesta, que se espera sea aprobada por el Colegio de Comisarios **a finales de junio**. Fueron las posiciones de los agentes económicos las que se expresaron con mayor amplitud.

La Jornada se estructuró en varias sesiones, cada una de ellas de una hora de duración, con tres ponencias breves, de unos 10 a 15 minutos, seguida de un coloquio. En general, hubo posibilidad para debatir con profundidad las diferentes ponencias.

Exposición de la Comisión

No se quisieron adelantar muchos aspectos de la nueva propuesta *“antes de que la apruebe la Comisión”*. Sin embargo, sí se anunció que no se tiene intención de proponer nuevas ECAs en Europa en otras zonas *“por el momento”*.

No se mencionó nada sobre posibles nuevas exigencias que fuesen más allá del Anexo VI que se habían conocido a través de un documento de consulta intergabinetes, en el que se pretendía que a los ferries se les exigiese desde 2015, en todas las aguas europeas, el mismo límite que en las ECAs (0,1%).

Se explicaron con detalle las vías (bastante limitadas, por cierto) que existen para ayudar económicamente a la implantación de equipos alternativos (*scrubbers*, LNG como combustible): ayudas de Estado, programa europeo Marco Polo, fondos TEN-T, Programa Marco de

I+D, Banco Europeo de Inversiones. La impresión general es que todas ellas tienen fuertes limitaciones, ya sea por razones de disponibilidad presupuestaria de los gobiernos, o de lentitud de tramitación, y en todo caso por lo limitado de su importe.

Principales posiciones presentadas por los sectores

Entre los puntos de vista expresados formalmente en las ponencias, cabe destacar los de las siguientes organizaciones y empresas:

Empresas navieras

- ECSA: European Community Shipowners' Associations
- Viking Line

La Directiva revisada debería incorporar aquellos elementos del Anexo VI de MARPOL (revisado en 2008) que protegen al armador en caso de no disponibilidad del combustible exigido. No debería incluirse ninguna exigencia nueva que vaya más allá del Anexo VI (tácitamente, se acepta que se mantenga el 0,1% en puerto y 1,5% para los ferries). Para evitar el transvase modal hacia la carretera, con sus negativas consecuencias medioambientales, sobre todo de aumento de emisiones de CO₂, ECSA pide que se posponga la fecha de 2015 para la aplicación del límite de 0,1% en las ECAs, para dar tiempo a que se desarrollen plenamente soluciones técnicas alternativas atractivas, pero que no se encuentran aún disponibles comercialmente con generalidad ni suficientemente probadas, como los depuradores de gases de exhaustación (*scrubbers*) o la propulsión mediante LNG.

Compañías petrolíferas

- OCIMF: Oil Companies International Maritime Forum
- CONCAWE: Conservation of Clean Air and Water in Europe

No es posible producir Fuel Oil con 0,1% de azufre (no se concretó si será posible producirlo de 0,5%). La producción generalizada de combustibles de muy bajo azufre tendrá como consecuencia un aumento muy notable de las emisiones de CO₂ en las refinerías. Las refinerías europeas no es previsible que realicen en Europa inversiones importantes para resolver su disponibilidad, sino que previsiblemente lo solucionarían con importaciones.

Construcción naval e industria auxiliar

- Wärtsilä (*scrubbers*)
- CESA: Community of International Shipyards Associations
- Det Norske Veritas (LNG)

Aunque se suela decir que el transporte marítimo es el modo más sostenible, lo cierto es que no lo es en materia de emisiones contaminantes, aunque sí lo sea en eficiencia energética. Las alternativas de *scrubbers* y LNG están ya disponibles. Las reglamentaciones en materias de seguridad (LNG) o de recogida de residuos (*scrubbers*) se pueden ir desarrollando en paralelo. No es necesario ampliar el plazo de 2015. Por el contrario, si no se fija un plazo perentorio, los armadores no se decidirán a invertir. Si se realizan encargos escalonadamente desde ahora, será perfectamente posible atender las necesidades. Si se espera a que falten 6 meses, no habrá ya posibilidad de hacer a tiempo las transformaciones necesarias.

Usuarios del transporte

- CEPI: Confederation of European Paper Industries

La Comisión debe tener en cuenta que, además de un perjuicio a las empresas navieras, la nueva regulación en las ECAs va a suponer un encarecimiento de sus productos que les hará menos competitivos en relación con Sudamérica, por ejemplo. La extensión de las ECAs al Mediterráneo, que algunas industrias nórdicas proponen con el argumento de igua-

lar la competencia entre norte y sur, no solucionaría este problema. Hasta que no haya soluciones alternativas más económicas aseguradas, se debería posponer la fecha de 2015.

Como se ha indicado, se espera que la propuesta formal de la Comisión se adopte y se dé a conocer a finales de junio. Esto dará comienzo al correspondiente proceso de Codecisión entre Consejo y Parlamento. Se informará oportunamente.

5.2 Emisiones de CO₂. Proceso en la OMI y en la UE.

Sin entrar en grandes detalles, en este campo cabe dar cuenta de las siguientes novedades:

- En el ámbito de la OMI, en julio se reunirá en Londres su Comité de Protección del Entorno Marino (MEPC). Se propondrá adoptar con carácter obligatorio, la aplicación del Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP). No se esperan avances significativos en las “medidas de mercado”. Es posible que los países emergentes bloqueen incluso la adopción obligatoria del EEDI y el SEMP. En ese caso, es probable que ICS y otras organizaciones sectoriales propongan su aplicación voluntaria, como demostración del compromiso del sector con la lucha contra el cambio climático.
- En el ámbito de la UE, como es sabido, hasta ahora la posición de la Comisión era que, en caso de no alcanzarse un acuerdo “suficiente” en la OMI sobre instrumentos de mercado para reducir las emisiones de CO₂, la Comisión propondría medidas unilaterales europeas, probablemente la inclusión del transporte marítimo en el sistema europeo de comercio de emisiones.
 - Por una parte, el vicepresidente de la Comisión Europea y comisario europeo de Transportes, Siim Kallas, en un discurso pronunciado en Gdansk el pasado 19 de mayo con motivo del día marítimo europeo, adoptó un enfoque más positivo y pragmático: *"un planteamiento totalmente eficaz para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de un sector global como es el transporte marítimo únicamente puede ser mundial. Pero si no resultase posible alcanzar un acuerdo a nivel global en el corto y medio plazo, creo que sería fundamental lanzar una mesa de negociación con los principales socios comerciales de la UE en todo el mundo, con el fin de realizar avances efectivos en la reducción de las emisiones de carbono, al mismo tiempo que se mantiene el desarrollo económico, medioambiental y técnico del transporte marítimo".*
 - Este planteamiento ha sido bien acogido por el sector que, desde el primer momento, había defendido que la introducción de medidas regionales por la UE únicamente contribuiría a la pérdida de competitividad del sector marítimo europeo y no supondría una solución real al problema de las emisiones de gases de efecto invernadero a nivel mundial.
 - No obstante, la Dirección General sobre Cambio Climático, que depende de la comisaria danesa Connie Hedegaar, no parece compartir ese punto de vista. Los días 22 y 23 de junio tendrán lugar en Bruselas unas jornadas de “consulta” de la comisión a los sectores afectados en los que se insiste en que se propondrán medidas europeas si no hay medidas substanciales de la OMI a finales de 2011. Entre dichas medidas, y además del comercio de emisiones, se barajan otras como la reducción obligatoria de la velocidad de los buques en aguas europeas. ECSA va a insistir en la necesidad de atacar el problema del calentamiento global también con medidas globales.

6. Remodelación de las páginas web de ANAVE.

ANAVE fue, en 1994, la primera asociación de navieros del mundo en disponer de correo electrónico y de sitio web en Internet. Su presentación, que se había renovado por última vez en 2004, ha sido completamente actualizada en 2011 para incorporar no sólo un diseño más acorde con las nuevas tendencias, sino también las más amplias funcionalidades que permiten las nuevas herramientas informáticas.

Desde el punto de vista del diseño, el objetivo ha sido que la web de ANAVE, aún manteniendo siempre la misma estructura general, se pueda reconfigurar con gran agilidad y sin necesidad de apoyo técnico externo, para ir presentando en cada momento una imagen diferente y actualizada.

Su contenido incluye:

- Una relación actualizada de las empresas asociadas, sus direcciones completas, buques y sus características y, en su caso, servicios regulares que prestan, con enlaces a sus páginas web y direcciones de correo electrónico.
- Dentro de la sección de Informes y Publicaciones se incluyen informes y estudios de carácter no reservado, elaborados por ANAVE, así como una colección de todos los artículos publicados en la sección Tribuna Profesional del Boletín Informativo, que constituyen ya más de un centenar de trabajos sobre materias, muchas de ellas, de interés permanente. También figuran documentos variados procedentes de otras fuentes y que ANAVE considera interesante difundir entre los profesionales del sector marítimo.
- Una sección de Prensa que, por una parte, incluye noticias recientes, actualizadas como mínimo semanalmente, que informan de forma directa y abreviada sobre la actualidad. Recopila además los comunicados de prensa de la asociación, un completo dossier sobre la misma, un glosario de términos marítimos y una galería fotográfica de buques de diferentes tipos, gracias a la colaboración de las empresas asociadas.
- Enlaces a las páginas web de otras asociaciones e instituciones marítimas, nacionales e internacionales.
- A partir de septiembre se abrirá una nueva zona reservada para socios, accesible únicamente mediante clave, donde se irán poniendo a disposición de los asociados, entre otros documentos, todas las circulares que ANAVE vaya produciendo. También será posible crear Foros de discusión sobre materias de interés.

Según los datos disponibles de los últimos doce meses (junio 10 – mayo 11), la página web de ANAVE ha registrado mensualmente una media de más de 12.500 visitas y consultas de 55.000 páginas del dominio.

7. Asamblea de ANAVE 2011.

A continuación de esta reunión del Comité Directivo, a las 12.00 h, está convocada la Asamblea General Ordinaria de 2011.

En la reunión del Comité Directivo de diciembre pasado, como es habitual, con el visto bueno del Tesorero, las cuentas de 2010 y el presupuesto para 2011 fueron aprobadas provisionalmente por el Comité Directivo, sujeto a la aprobación de la Asamblea. Asimismo, se acordó mantener, un año más, el importe de las cuotas asociativas para 2011.

Se adjuntan como **Anexo 1** dichas cuentas, que no han sufrido ninguna modificación a lo largo del año, para su posterior presentación en la Asamblea:

- Presupuesto de ingresos y gastos para 2010.
- Cierre del ejercicio a 31.12.2010.
- Balance de situación a 31.12.2010.
- Presupuesto de ingresos y gastos para 2011.

Debido a los cambios en la flota asociada habidos en el primer semestre de 2011, los ingresos previsibles para 2011 son del orden de un 10% inferiores a los que se presupuestaron. De este modo, el cierre del presente ejercicio podría producir un resultado negativo de unos 35.000 euros.

Del balance de situación adjunto se desprende que existen reservas suficientes para que no sea necesario revisar en este momento las cuotas. Por ello se sugiere proponer a la Asamblea su mantenimiento.

Como también se ha anunciado, a partir de las 13.00 h está previsto el acto de clausura, al que ha confirmado su presencia el Secretario de Estado de Transportes, D. Isaías Táboas, además de otras autoridades y profesionales de los diferentes sectores marítimos. A continuación se servirá un buffet.

Dado el elevado número de las autoridades que han confirmado, sugerimos a las empresas una asistencia nutrida a la Asamblea, que permita atenderles adecuadamente.

8. Asuntos varios.

8.1 Subvención embarque alumnos. Envío de documentación justificativa.

Se ha solicitado a las empresas navieras, mediante circular de 24 de mayo, que nos vayan aportando la documentación acreditativa de los embarques que vayan realizando, para evitar sobrecargas de última hora en la preparación de la documentación.

De este modo será también posible, en su caso, detectar posibles deficiencias o carencias de dicha documentación, con tiempo suficiente para subsanar errores y evitar que los mismos se puedan repetir en embarques posteriores.

La documentación debe remitirse a laboral@anave.es.

8.2 Jornada de reunión de los participantes en el programa de ayudas de las redes transeuropeas de transportes sobre autopistas del mar.

Entre el 20 y 22 de junio está previsto que se celebren en Madrid las Jornadas del asunto, de las que ANAVE ha tenido conocimiento a través de varias fuentes.

A día de hoy no hemos recibido ninguna invitación formal a participar en este evento, aunque el programa si prevé una ponencia de la Asociación de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, en la tarde del día 20.

Se aportará en la reunión la información adicional de que se pueda disponer en ese momento.

8.3 Directrices del sector para las compañías navieras sobre el uso de empresas de protección marítima de carácter privado.

El 11 de mayo, la Cámara Naviera Internacional (ICS) nos remitió para su divulgación unas directrices para las compañías navieras sobre el uso de empresas de protección marítima de carácter privado, como medida de protección adicional en aguas afectadas por la piratería somalí.

En esencia, estas directrices incluyen recomendaciones sobre:

- La selección del proveedor de servicios y personal de protección que embarcaría en el buque.
- El contrato para utilizar servicios de protección armada, incluida la solicitud de licencia que puedan dictar las leyes nacionales.

- El establecimiento de las funciones y responsabilidades de los guardias, capitán y tripulación a bordo del buque y de la estructura de mando y control.
- Principios relativos a la utilización de armas y las normas de intervención.
- Las situaciones que pueden suponer daños para el buque, lesiones o pérdida de vidas de las personas que se encuentran a bordo.

No obstante, ICS considera que la aplicación de las directrices de la OMI y las Mejores Prácticas de Gestión del sector siguen siendo el medio más eficaz de autodefensa contra la piratería y que la decisión de contratar los servicios de guardias armados de carácter privado tras analizar los riesgos de la situación es una elección individual de cada armador.

La circular SMA 27/2011/AB de 11 de mayo contiene información adicional sobre este asunto.

8.4 Normas sobre armas de fuego a bordo de los buques que transiten por Sudáfrica.

A mediados de mayo, la DGMM nos informó de que las autoridades portuarias sudafricanas están deteniendo a los capitanes de los buques que disponen de armas de fuego a bordo cuando hacen escala en los puertos de dicho país.

Las detenciones se están produciendo tanto a buques mercantes que transitan las aguas del Índico como a pesqueros que faenan en la zona.

No obstante, el escrito señala que la legislación sudafricana en esta materia permite llevar armas a bordo **siempre que los buques soliciten la autorización correspondiente 21 días antes de entrar en puerto.**

Se ha recomendado a las empresas que vayan a viajar por la zona que extremen las precauciones en el caso de que tengan previsto llevar armas a bordo.

8.5 Campaña de inspección concentrada 2011 del MOU de París.

El **1 de septiembre**, las Autoridades Marítimas del MOU de París sobre el Control por el Estado rector del puerto van a iniciar una campaña de inspección concentrada para verificar el cumplimiento en todos los buques de las exigencias del Capítulo II-1 de SOLAS sobre resistencia estructural y el Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1996. Esta CIC tendrá una duración de 3 meses y **finalizará el 30 de noviembre.**

La DGMM nos ha facilitado la lista de comprobación que recoge los aspectos esenciales a comprobar y que servirá de orientación a los funcionarios de PSC durante las inspecciones. En esencia, se van a comprobar en detalle las siguientes cuestiones:

- **Antes de la inspección del buque:** validez del Certificado de Líneas de Carga y Certificado de Seguridad del Buque y documentación concreta sobre exigencias de resistencia estructural de los distintos tipos de buques, de acuerdo con los convenios internacionales más importantes.
- **Durante la inspección física del buque:** funcionamiento de los dispositivos utilizados para las operaciones de carga, protección de las aberturas de escotillas, estado del casco, mamparos y cubierta, si se corresponden las marcas de francobordo con las que se especifican en los certificados, etc.

Hemos recomendado a las empresas que presten especial atención en los próximos meses a esta cuestión. Para más información, les remitimos a la circular de referencia SMA 26/2011/AB, de 9 de mayo.

8.6 Renovación de las Tarjetas Profesionales de la Marina Mercante.

En la presentación del último Informe Técnico de ANAVE sobre seguridad y medio ambiente, el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima nos indicó que en **2012 van a caducar las Tarjetas Profesionales de Marina Mercante**, y que los titulares de las mismas deben renovarlas. Como el número de tarjetas a renovar es muy elevado, la DGMM nos ha pedido que solicitemos a las navieras que vayan presentando las solicitudes de renovación gradualmente, para evitar colapsar los servicios administrativos.

Dichas tarjetas, que tienen una validez de cinco años, **se pueden revalidar 7 meses antes de que caduquen**, por lo que hemos pedido a las empresas que tengan en cuenta esta indicación de la DGMM para agilizar el procedimiento de renovación de tarjetas.

Sobre este asunto se ha enviado la circular SMA 30/2011/AB de 15 de junio.

8.7 Investigación de accidentes e incidentes marítimos.

El 11 de junio se publicó en el BOE el RD 800/2011, que traspone la Directiva 2009/18/CE y regula la investigación de accidentes e incidentes marítimos, además de la Comisión permanente que investiga los mismos. Dicha norma entró en vigor el 17 de junio.

Este RD establece un **procedimiento obligatorio** para que las autoridades portuarias, responsables de instalaciones marítimas, navieros y capitanes notifiquen a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) **dentro de las 24 horas siguientes al momento del suceso** sobre los accidentes e incidentes marítimos de los que tengan conocimiento que se produzcan en o por buques civiles en aguas en las que España ejerce soberanía.

La norma detalla los pormenores que se deben incluir en la notificación, el número de telefax y direcciones de correo electrónico a las que se debe informar y que les adjuntamos en la circular SMA 31/2011/AB de 16 de junio.

Hemos sugerido a las empresas que elaboren un procedimiento relacionado con la notificación de accidentes y lo incorporen al Sistema de Gestión de la Seguridad del Buque (Código ISM).

8.8 Sistema de seguimiento y de información del tráfico marítimo.

Recientemente, la DGMM nos remitió a consulta un proyecto de RD que pretende incorporar a la legislación española la Directiva 2011/15 y **actualizar las normas sobre la instalación en los buques de los Sistemas de Identificación Automática (AIS) y Registradores de Datos de la Travesía (VDR)**, modificando el RD 210/2004 y adaptándolo a las enmiendas introducidas en el Convenio SOLAS.

El borrador también establece las capacidades de intervención de los Estados miembros tras un incidente en la mar, en concreto, subraya la facultad de éstos para dar instrucciones a las empresas de asistencia, salvamento o remolque y prevenir las amenazas graves e inminentes sobre el litoral o intereses asociados, la seguridad de los demás buques, sus tripulaciones, pasajeros o para proteger el medio marino.

El proyecto consultado concuerda con la Directiva comunitaria que traspone, por lo que en principio no cabe pedir modificaciones a la misma.

Tras consultarlo con las empresas y al no recibir ninguna observación por parte de éstas, informamos favorablemente sobre el mismo.

9. Ruegos y preguntas.

RESULTADOS 2010

	RESULTADO 2010	PRESUPUESTO 2010	DESVIACIÓN (euros)	PRESUPUESTO 2011
--	-------------------	---------------------	-----------------------	---------------------

INGRESOS ORDINARIOS

Cuotas	739.718,21	720.000,00	19.718	745.000,00
Publicaciones y Subvenciones	-17.169,85	-20.500,00	3.330	0,00
Formación	9.916,18	6.000,00	3.916	10.000,00
Ingresos financieros y varios	14.808,19	4.000,00	10.808	12.000,00
Existencias finales	150,00	150,00	0	150,00
TOTAL INGRESOS	747.422,73	709.650,00	37.773	767.150,00

COSTES ORDINARIOS

Salarios y Sg. Social	431.765,09	432.220,00	-455	439.000,00
Asesoramientos y colaborac.	27.696,11	14.227,20	13.469	20.000,00
Cuotas a C. Y Org.	86.206,10	90.000,00	-3.794	90.000,00
Gastos mantenimiento local	21.324,44	25.000,00	-3.676	25.000,00
Seminarios y Jornadas	2.396,20	6.000,00	-3.604	6.000,00
Viajes y locomoción	29.366,82	31.500,00	-2.133	31.500,00
Luz, teléfono, correo, etc.	14.747,11	15.500,00	-753	15.500,00
Memoria y R. Empresas	5.718,80	1.000,00	4.719	6.000,00
Gastos asamblea	7.878,26	8.000,00	-122	9.000,00
Material oficina y suscrip.	7.537,82	10.000,00	-2.462	8.500,00
Gastos diversos	17.538,53	19.000,00	-1.461	19.000,00
Gastos bancarios	551,03	1.000,00	-449	1.000,00
Impuesto Sociedades	6.031,68	5.000,00	1.032	5.000,00
Existencias iniciales	150,00	150,00	0	150,00
TOTAL PARCIAL	658.907,99	658.597,20	311	675.650,00

OTROS COSTES

Cuota Centro Promoción SSS	8.000,00	6.000,00	2.000	8.000,00
Cuota Cluster M. Español	6.000,00	6.000,00	0	6.000,00
Provisión cuotas difícil cobro			0	
Amortización inmovilizado	26.776,95	28.000,00	-1.223	28.000,00
Costes financieros			0	
Premio ANAVE	10.000,00	10.000,00	0	10.000,00
Gastos Plan Comunicación	3.723,12	6.500,00	-2.777	4.000,00
			0	
TOTAL COSTES	713.408,06	715.097,20	-1.689	731.650,00

EXCEDENTE ORDINARIO

	34.014,67	-5.447,20	39.462	35.500,00
Ingresos extraordinarios			0	
Costes extraord - MEDGROUP			0	
Costes extraordinarios			0	
EXCEDENTE TOTAL	34.014,67	-5.447,20	39.462	35.500,00

Presupuesto otras actividades

B.I.A.

INGRESOS

Publicidad	21.833,51	28.000,00	-6.166	28.000,00
Suscripciones	5.690,38	4.000,00	1.690	4.000,00
TOTAL INGRESOS	27.523,89	32.000,00	-4.476	32.000,00

COSTES

Imprenta	36.043,60	44.000,00	-7.956	44.000,00
Colaboraciones			0	
Franqueo	8.650,14	8.500,00	150	8.500,00
TOTAL GASTOS	44.693,74	52.500,00	-7.806	52.500,00

RESULTADO B.I.A.	-17.169,85	-20.500,00	3.330	-20.500,00
-------------------------	-------------------	-------------------	--------------	-------------------

Formación y otras publicaciones

INGRESOS

Otras publicaciones			0	
Subvenciones formación		6.000,00	-6.000	6.000,00
Existencias finales	6.824,00	6.824,00	0	6.824,00
TOTAL INGRESOS	6.824,00	12.824,00	-6.000	12.824,00

COSTES

Existencias iniciales	6.824,00	6.824,00	0	6.824,00
Cursos de Formación			0	0,00
Devolución intereses			0	
TOTAL COSTES	6.824,00	6.824,00	0	6.824,00

RESULTADO	0,00	-6.824,00	6.824	6.000,00
------------------	-------------	------------------	--------------	-----------------

RESULTADO OTRAS ACTIVID.	-17.169,85	-6.824,00	-10.346	-14.500,00
---------------------------------	-------------------	------------------	----------------	-------------------

ANAVE
Cuentas. Pérdidas y Ganancias (al 31-12-10)

Año 2010

1. Importe neto de la cifra de negocios	739.718,21
705 PRESTACIONES DE SERVICIOS	739.718,21
5. Otros ingresos de explotación	37.440,07
750 INGRESOS BIA	27.523,89
751 INGRESOS SEGUR. Y FORMACION	9.916,18
6. Gastos de personal	431.765,09
640 SUELDOS Y SALARIOS	364.389,98
642 SEGURIDAD SOCIAL CARGO EMPRESA	67.375,11
7. Otros gastos de explotación	271.654,96
620 SEMINARIOS Y JORNADAS	2.396,20
622 REPARACIONES Y CONSERVACION	897,28
623 SERVICIOS DE PROF.INDEPENDIEN.	119.902,21
624 TRANSPORTES	28.300,50
625 PRIMAS DE SEGUROS	3.509,94
626 SERVICIOS BANCARIOS	551,03
628 SUMINISTROS	25.239,45
629 OTROS SERVICIOS	46.164,61
650 GASTOS BIA	44.693,74
8. Amortización del Inmovilizado	26.776,95
681 AMORTIZACIÓN INMOVILIZADO MATE	26.776,95
12. Otros resultados	21.723,12
678 GASTOS EXTRAORDINARIOS	21.723,12
A) RESULTADO DE EXPLOTACION	25.238,16
13. Ingresos financieros	14.509,55
761 INGRESOS DE VAL.EN RENTA FIJA	14.509,55
15. Variación de valor razonable en instrumentos financieros	-298,64
763 INGRESOS DE CREDITOS A C.P.	298,64
B) RESULTADO FINANCIERO	14.808,19
C) RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	40.046,35
18) Impuestos sobre beneficios	6.031,68
630 IMPUESTO SOBRE BENEFICIOS	6.031,68
D) RESULTADO DEL EJERCICIO	34.014,67

Balance (al 31-12-10)

ACTIVOAño 2010

A) ACTIVO NO CORRIENTE	764.897,75
I. INMOVILIZADO INTANGIBLE	
II. INMOVILIZADO MATERIAL	504.897,75
211 CONSTRUCCIONES	659.083,05
213 MAQUINARIA	19.840,17
215 OTRAS INSTALACIONES	17.367,75
216 MOBILIARIO	109.063,62
217 EQUIPOS PARA PROCESOS DE INFOR	54.006,30
218 ELEMENTOS DE TRANSPORTE	32.000,00
219 OTRO INMOVILIZADO MATERIAL	150,25
281 AMORT.ACUM.INMOVILIZADO MATERI	-386.613,39
III. INVERSIONES INMOBILIARIAS	
IV. INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUP.Y ASOC.	
V. INVERSIONES FINANCIERAS A LARGO PLAZO	260.000,00
265 DEPOSITOS CONSTITUIDOS L.P.	260.000,00
VI. ACTIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO	
B) ACTIVO CORRIENTE	544.904,60
I. EXISTENCIAS	6.630,92
300 PUBLICACIONES P/C	6.630,92
II DEUDORES COMERCIALES Y OTRAS CUENTAS A COBRAR	115.727,08
1. CLIENTES POR VENTAS Y PRESTACIONES SE SERVICIOS	109.147,65
430 DEUDORES POR CUOTAS	109.147,65
435 DEUDORES DE DUDOSO COBRO	131.228,98
490 PROVISION DEUDORES DIF. COBRO	-131.228,98
2. ACCIONISTAS (SOCIOS)POR DESEMBOLSOS EXIGIDOS	
3. OTROS DEUDORES	6.579,43
470 HACIENDA PUBLICA, DEUDOR	4.586,66
473 RETENCIONES Y PAGOS A CUENTA	1.992,77
III. INVERSIONES EN EMPRESAS DEL GRUPO Y ASOC.A C.P.	
IV. INVERSIONES FINANCIERAS A CORTO PLAZO	39.150,25
540 INV.FINANC.TEMP. EN CAPITAL	39.150,25
V. PERIODIFICACIONES A CORTO PLAZO	
VI EFECTIVO Y OTROS ACTIVOS LÍQUIDOS EQUIVALENTES	383.396,35
570 CAJA	21,73
571 CAJA, MONEDA EXTRANJERA	114,73
572 BANCOS	383.259,89
TOTAL ACTIVO	1.309.802,35

PATRIMONIO NETO Y PASIVO

A) PATRIMONIO NETO		1.168.898,15
I) FONDOS PROPIOS		1.168.898,15
I. CAPITAL		153.409,64
1. CAPITAL ESCRITURADO		153.409,64
100 PATRIMONIO		153.409,64
2. (CAPITAL NO EXIGIDO)		
II. PRIMA DE EMISIÓN		
III. RESERVAS		
IV. (ACCIONES Y PARTIC. EN PATRIMONIO PROPIAS)		
V. RESULT.EJERC.ANTERIORES		981.473,84
120 RESULTADOS EJERC. ANTERIORES		981.473,84
VI. OTRAS APORTACIONES DE SOCIOS		
VII. RESULTADO DEL EJERCICIO		34.014,67
129 RESULTADO DEL EJERCICIO		34.014,67
VIII. (DIVIDENDO A CUENTA)		
II) Subvenciones,donaciones y legados recibidos		
B) PASIVO NO CORRIENTE		
I. PROVISIONES A LARGO PLAZO		
II. DEUDAS A LARGO PLAZO		
1. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO		
2. ACREEDORES POR ARRENDAMIENTO FINANCIERO		
3. OTRAS DEUDAS A LARGO PLAZO		
III. DEUDAS EMPR. GRUPO Y ASOC L.P.		
IV. PASIVOS POR IMPUESTO DIFERIDO		
V. PeriodifiCaciones a largo plazo		
C) PASIVO CORRIENTE		140.904,20
I. PROVISIONES A CORTO PLAZO		
II. DEUDAS A CORTO PLAZO		27.067,82
1. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO		
2. Acreedores por arrendamiento financiero		
3. OTRAS DEUDAS A CORTO PLAZO		27.067,82
555 PARTIDAS PDTES. DE APLICACION		27.067,82
III. DEUDAS EMPRES.GRUPO Y ASOC.C.P.		
IV. ACREED.COMERC. Y OTRAS CTAS A PAGAR		113.836,38
1. PROVEEDORES		
2. OTROS ACREEDORES		113.836,38
410 ACREEDORES		84.949,26
475 HACIENDA PUBLICA,ACREEDOR		27.687,82
476 SEGURIDAD SOCIAL, ACREEDOR		1.199,30
V. PERIODIFICACIONES A CORTO PLAZO		
TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO		1.309.802,35