



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Lunes 22 de marzo de 2021, a las **12:00 h**
Por videoconferencia (Zoom)

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Reunión con la Directora de Explotación de Puertos del Estado.
 - 2.2. Plataforma SIMPLE Puertos del Estado.
 - 2.3. Reunión Comisión Nacional del Mercado de la Competencia.
 - 2.4. Reuniones SPC-Spain.
 - 2.5. Reuniones CEOE.
 - 2.6. Reunión del *Board of Directors* de ECSA con la Comisaria de Transportes.
 - 2.7. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Anteproyecto de modificación del TRLPEMM y de la LNM.
4. Proyecto de RD sobre despacho de buques.
5. Comisión Laboral Tripartita de Inmigración sobre el sector de la marina mercante.
6. Plan de recuperación, transformación y resiliencia.
7. Regulación de las emisiones de CO₂ del Transporte Marítimo: OMI y UE.
8. Relevos de tripulaciones y vacunación de los marinos.
9. Piratería.
10. Altas y bajas en la Asociación.
11. Asuntos varios.
12. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 19 de enero de 2021 por videoconferencia. El borrador del [acta](#) de la misma se adjuntó a la convocatoria de esta reunión, que fue circulada el 11 de marzo.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Reunión con la Directora de Explotación de Puertos del Estado.

El jueves 4 de marzo Dña. Elena Seco se reunió con la directora de explotación de Puertos del Estado (PdE), Dña. Mar Chao, en las oficinas de ANAVE. Dña. Mar Chao fue nombrada directora de explotación a finales de diciembre, y está visitando a todas las asociaciones miembros del Observatorio del Mercado de los Servicios Portuarios.

Entre los asuntos tratados figura:

- Adaptación Ley de Puertos al Reglamento comunitario sobre servicios portuarios: no cree que sea necesaria una modificación urgente de la ley.
- Servicio de suministro de combustibles: su intención es que su regulación se mantenga lo más parecida a la actual. Tiene intención de simplificar significativamente el modelo de pliego preparado por PdE.
- Tasa del buque: aplicación cuantía básica 'S' a los buques que operan en tráficos de SSS tramp. Este es un problema recurrente de las empresas que operan servicios no regulares, dado que muchas AAPP ligan esta cuantía básica reducida a los tráficos de línea regular.

2.2. Plataforma SIMPLE Puertos del Estado.

Desde hace algo más de un año, PdE, ADIF y el MITMA están trabajando en la plataforma SIMPLE (Simplification of Processes for a Logistic Enhancement) que tiene como objetivo facilitar la interoperabilidad entre los distintos modos de transporte mediante el intercambio de información logística de manera electrónica. Esta nueva herramienta permitirá la reutilización de la información, partiendo del principio de aportar los datos una sola vez, y la interconexión entre la Administración Pública y los distintos agentes del sector logístico privado.

A finales de enero de 2021, PdE organizó una jornada, en la que participaron los diferentes integrantes de la cadena logística, para informar del grado de avance y anunciar la creación de un grupo de trabajo de carácter técnico que, junto con la consultora encargada de desarrollar la plataforma, resolviera las cuestiones relacionadas con la armonización de datos y eventos y definiera la arquitectura funcional de la plataforma.

En lo que se refiere al transporte marítimo, la plataforma SIMPLE tomará los datos de escala directamente de DUEPORT así como de los *Port Community Systems* de las Autoridades Portuarias, por lo que, a priori, las empresas navieras no tendrán que hacer adaptaciones en sus sistemas para participar, salvo aquellas que además ofrezcan servicios logísticos.

La plataforma será interoperable, es decir, compatible con otras ventanillas y plataformas existentes (por ejemplo, Tradelane), la participación será voluntaria y los datos aportados confidenciales.

SIMPLE estará también conectada a una red de plataformas europeas. PdE espera poner en funcionamiento el primer prototipo en junio de este año.

Pueden ampliar esta información en las circulares [Puertos 5/2021/ES](#) y [Puertos 3/2021/PH](#).

2.3. Reunión Comisión Nacional del Mercado de la Competencia (CNMC).

La CNMC anunció en abril de 2019 su intención de hacer un estudio sobre la competencia en el sistema portuario español.

El objetivo inicial era evaluar *“la intensidad de la competencia entre puertos españoles y de terceros países y la eficacia del sistema portuario español, identificar si existen restricciones a la competencia en el modelo portuario y proponer, en su caso, medidas que palién el efecto negativo de las mismas”*.

En un primer momento la intención era analizar el sistema tasas y tarifas, la regulación de servicios y el régimen de concesiones, autorizaciones y de licencias. Sin embargo, actualmente lo han reconducido y pretenden centrarse en *“el funcionamiento de los servicios portuarios y comerciales desde una óptica de competencia y proponer reformas que permitan incrementar la competencia con el fin de mejorar la calidad, precio y eficiencia de dichos servicios”*.

A mediados de febrero solicitaron una reunión a ANAVE, que finalmente se celebró el viernes 5 de marzo y en la que participaron D. Alejandro Aznar y Dña. Elena Seco.

2.4. Reuniones SPC-Spain.

El 23 de febrero, ANAVE y SPC Spain se reunieron con la Secretaria de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Dña. M^a José Rallo, el Director General de la Marina Mercante, D. Benito Núñez, el Director Planificación y Desarrollo de PdE, D. Alvaro Rodríguez Dapena para tratar el tema de los eco incentivos aplicados al transporte marítimo de corta distancia.

En la reunión se explicó que esta iniciativa figura en la Componente 6 de la Estrategia de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada y se va a desarrollar en paralelo con los eco incentivos al transporte ferroviario.

PdE ha creado un grupo de trabajo para analizar la forma de implementarlo en ambos modos de transporte. En el ferroviario será un incentivo a la oferta. Para el transporte marítimo, PdE considera que la posibilidad de establecer incentivos a la demanda (que es lo que tradicionalmente ha pedido el sector) precisará de más tiempo para su definición, por lo que se inclinan por comenzar aplicando incentivos a la oferta. El ámbito de aplicación que propone el MITMA sería una cadena marítimo-terrestre con otros países, que tenga alternativa por carretera y con una frecuencia mínima.

El 26 de febrero, Dña. Elena Seco presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC Spain, en la que se aprobó el Presupuesto de la Asociación para el ejercicio 2021 y se acordó la reactivación del grupo de trabajo de cuestiones administrativas, con el objetivo de avanzar en propuestas de mejora de los servicios aduaneros y paraaduaneros.

2.5. Reuniones CEOE.

Consejo de la Economía Azul

A mediados de febrero CEOE se puso en contacto con ANAVE para impulsar de nuevo el Consejo del Mar, creado en 2011 para formar una nueva Comisión que se denominará la Comisión de la Economía Azul y que presidirá D. Alejandro Aznar.

A petición de la CEOE, D. Alejandro Aznar intervendrá en la Junta Directiva prevista para el 17 de marzo, anunciando la creación de esta nueva Comisión y animando a todos los participantes de la CEOE cuyas actividades tienen que ver con la mar a unirse a sus trabajos.

Consejo del Transporte y la Logística

Dña. Elena Seco participó en una reunión de este Consejo el 3 de febrero presidido por Rafael Barbadillo.

En la reunión se presentó el Plan de Recuperación y Resiliencia (ver apartado 6 de estas notas) y se hizo una puesta en común de la situación de los distintos sectores representados en este Consejo por la crisis. ANAVE puso de manifiesto el grave problema de los relevos de las tripulaciones, la especial necesidad de vacunar a los marinos y la fuerte caída en el movimiento de pasajeros de línea regular.

Consejo de Turismo

Dña. Maruxa Heras participó el 23 de febrero en una reunión del pleno del Consejo de Turismo en el que, tras la renovación de los miembros del Consejo, se establecieron las prioridades para 2021 y se propuso la creación de 4 nuevos grupos de trabajo. ANAVE participa en 1 de ellos, denominado GT para la recuperación del turismo. Este GT se ha vuelto a reunir a lo largo de febrero en dos ocasiones y está trabajando en un plan para la recuperación del sector turístico en el que se promoverán, entre otros:

- La vacunación en el sector (incluidos transporte marítimo y aéreo);
- Acelerar la coordinación de los certificados de vacunación internacionales;
- Impulsar el apoyo a la UE-OCDE para el desarrollo y la coordinación de un sistema armonizado en todos los países para abrir las fronteras con seguridad;
- Ayudas a la solvencia de las empresas. En línea con algunos de los puntos de esta petición, el 13 de marzo se ha publicado el Real Decreto-ley 5/2021 de medidas extraordinarias de apoyo a la solvencia empresarial en respuesta a la pandemia de la COVID-19 (ver circular [Eco, fin, fis 1/2021/MF](#)).
- Reactivación de la demanda.

GT de cambio climático

Dña. Maruxa Heras participó el 4 de marzo en una reunión de este grupo de trabajo en la que se acordaron las prioridades para el ejercicio 2021:

- A nivel europeo: la revisión del ETS europeo y las implicaciones de incluir al transporte marítimo y a la edificación en este sistema y los mecanismos de ajuste en frontera.
- A nivel nacional, la futura ley de cambio climático y transición energética, la Estrategia de descarbonización a largo plazo y el Plan Nacional Integrado de energía y Clima, PNIEC.

2.6. Reunión del *Board of Directors* de ECSA con la Comisaria de Transportes.

El miércoles 10 de marzo Dña. Elena Seco participó en una reunión del Board de ECSA con la Comisaria de Transportes Mrs. Adina Vălean (Rumanía). Entre los asuntos tratados figura:

- Relevos de las tripulaciones: ECSA manifestó su preocupación especialmente por las dificultades en China. La Comisaria enviará una segunda carta al gobierno de China e investigará si están programadas reuniones bilaterales en las que se pueda discutir el problema en profundidad. Informó que estaban trabajando con la OMI para organizar la vacunación de los marinos. A nivel europeo, están centrándose en el desarrollo de un certificado de vacunación común.
- Propuesta de Directiva (o Reglamento) FuelEU Maritime y Revisión de la Directiva de Comercio de emisiones: ver apartado 7 de estas notas.
- Reglamento financiación actividades ‘verdes’ (taxonomía): Las dos preocupaciones principales del sector es que se excluyan del concepto ‘verde’ cualquier actividad relacionada con los

combustibles fósiles (incluido su transporte) y los combustibles de transición (como el LNG). Sobre el primer punto la Comisaria indicó que es consciente de que puede afectar a una gran parte de la flota y que el armador / operador no tiene el control de la carga transportada, por lo que se están discutiendo posibles soluciones. Sobre el segundo reconoció que no existen todavía tecnologías cero emisiones en el sector del transporte marítimo por lo que están investigando la posibilidad de asociarlo al EEDI (buques con mejor EEDI serán considerados más ‘verdes’). Distinguió entre el período hasta 2025 y el período posterior.

2.7. Participación en otras jornadas y reuniones.

- 19 de enero: Dña. Maruxa Heras asistió por videoconferencia a una reunión del grupo de trabajo de ECSA sobre el Brexit.
- 20 de enero: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras se reunieron con D. Enrique de Blas de FI-Group. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko y Dña. Pilar Hermosilla asistieron a un webinar organizado por DNV GL sobre el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes “EEXI – *what you need to know*”.
- 21 de enero: Dña. Maruxa Heras asistió por videoconferencia a la Asamblea de Gasnam.
- 22 de enero: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras se reunieron sobre el índice de eficiencia energética aplicable a los buques existentes (EEXI) con representantes de la Dirección General de la Marina Mercante y de la Universidad de Cádiz.
- 26 de enero: Dña. Elena Seco asistió a una reunión informativa preliminar sobre el plan de recuperación, transformación y resiliencia presidida por D. Pedro Saura, secretario de estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y acompañado de Dña. María José Rallo, secretaria general de Transportes y Movilidad, y D. Sergio Vázquez, secretario general de Infraestructuras.

Ese mismo día, Dña. Elena Seco participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM y Dña. Désirée Martínez en una reunión de su Comisión Ejecutiva Provincial.

- 27 de enero: Dña. Elena Seco participó en una reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM).

Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko y Dña. Pilar Hermosilla asistieron a un webinar organizado por ECSA sobre el sistema de comercio de emisiones de la UE: “*Is EU ETS the best way to decarbonise shipping?*” y Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a una conferencia organizada por ICS sobre el Transporte Marítimo en 2021.

- 28 de enero: Dña. Araiz Basurko tomó parte en la reunión mensual de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, en el Ministerio de Fomento.

Ese mismo día, Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a sendas reuniones organizadas por ICS, la primera de ellas sobre la evolución de la vacunación a marinos y la segunda con el Comité de Asuntos Laborales de dicha organización.

- 1 de febrero: D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ICS, por videoconferencia.
- 4 de febrero: Dña. Maruxa Heras asistió a una reunión con CEOE y representantes de la empresa asociada Marguisa sobre la financiación de proyectos europeos NextGeneration.

- 8 de febrero: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras participaron en una reunión del Grupo Técnico Nacional en Transporte Marítimo Sostenible, WESTMED.
- 9 de febrero: Dña. Elena Seco presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC Spain. Ese mismo día D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ECSA, por videoconferencia.
- 10 de febrero: Dña. Maruxa Heras, Dña. Araiz Basurko y Dña. María Fdez.-Llamazares asistieron a un webinar sobre ciberseguridad bajo el título ‘*Cybersecurity – Safety and Security in the Digital Age*’ organizado por ICS. Ese mismo día, Dña. Pilar Heramosilla asistió a una reunión de ECSA sobre el EU Maritime Taxonomy.
- 15 de febrero: D. Rafael Cerezo asistió a una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ICS, por videoconferencia.
- 16 de febrero: Dña. Maruxa Heras participó en un coloquio *online* con la directora de la Oficina de la Estrategia de Movilidad, Dña. Ángeles Marín, sobre los fondos europeos, organizado por Executive Forum.
- 18 de febrero: Dña. Elena Seco se reunió en representación de SPC Spain, con Dña. Mar Chao, directora de Explotación de Puertos del Estado. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la CIAIM, y Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a una reunión del Comité de Asuntos Sociales de ECSA, sobre la vacunación.
- 19 de febrero: Dña. Maruxa Heras y Dña. María Fdez.-Llamazares participaron en una reunión del grupo de trabajo de ECSA sobre el Brexit, por videoconferencia.
- 24 de febrero: Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la Comisión Infraestructuras y Urbanismo de la CEOE. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko, Dña. María Fdez.-Llamazares y D. Rafael Cerezo asistieron a una videoconferencia sobre el papel del comercio en la recuperación post-COVID19 organizado por ICS. En dicha videoconferencia se presentaron los resultados de un informe encargado por la Cámara Naviera Internacional en el que se analizan los efectos negativos del proteccionismo en el comercio marítimo.
- 25 de febrero: Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la Comisión Intermodalidad del Ministerio de Transportes. Ese mismo día Dña. Désirée Martínez asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM, por videoconferencia.
- 9 de marzo: Dña. Elena Seco se reunió con el Director General de la Marina Mercante, D. Benito Núñez, para el seguimiento de asuntos pendientes. Asimismo, asistió a una reunión de la Comisión de Puertos de la Cámara de Comercio de España y a otra con asociaciones nacionales de ECSA con intereses en el Transporte Marítimo de Corta Distancia, acerca del ETS.

Dña. María Fdez.-Llamazares participó en una reunión de CEOE sobre la convocatoria de la Comisión de Seguridad Social y Prevención de Riesgos Laborales. Asimismo, asistió a un webinar organizado por el Lloyd’s Register bajo el título “*Cybersecurity challenges*”.

- 10 de marzo: Dña. Elena Seco y Dña. María Fdez.-Llamazares asistieron por videoconferencia a un coloquio organizado por Executive Forum con D. Gerardo Landaluce, presidente de Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, bajo el lema: “El Puerto Bahía de Algeciras como puente marítimo intercontinental entre EU y África: De las cadenas de valor Globales a las Regionales”. Además, participaron en una reunión de WISTA Spain: “La Aduana como socia del Comercio Internacional”.

- 16 de marzo: Dña. Maruxa Heras participó en una reunión por videoconferencia del grupo de trabajo de movilidad sostenible de CEOE y Dña. Pilar Hermosilla, asistió por videoconferencia a una reunión de ECSA sobre la aplicación del concepto de Taxonomía al sector marítimo.
- 18 de marzo: Dña. Elena Seco participará por videoconferencia en una reunión del subgrupo de trabajo del *European Sustainable Shipping Forum* (ESSF) sobre entrega de desechos. También asistirá a la Conferencia anual de la Asociación de Navieros de Noruega.

3. Anteproyecto de modificación del TRLPEMM y de la LNM.

El lunes 15 de febrero el MITMA publicó en su página web el Anteproyecto de Ley del asunto, dentro del trámite de consulta pública a los sectores afectados (circular [Puertos 6/2021/ES](#)). El plazo para enviar comentarios / alegaciones terminaba el viernes 12 de marzo.

Este Anteproyecto se refiere a los aspectos de la Ley de Puertos relacionados con la Administración marítima (DGMM), y no incluye aquellos relacionados con la gestión de los Puertos.

Especialmente positiva es la inclusión de tres asuntos largamente solicitados por ANAVE:

- El porcentaje mínimo de marinos comunitarios en buques del REC pasaría a calcularse sobre la dotación mínima de seguridad, y no sobre la dotación completa.
- Autorización a las empresas navieras españolas para contratar servicios de seguridad privada de embarque de guardas armados con empresas que tengan su sede social en un Estado miembro de la UE (ANAVE ha solicitado ampliarlo a empresas autorizadas por cualquier Estado del EEE).
- Se reconoce el régimen jurídico propio de los seguros de P&I y la acción directa en los casos en que así lo prevean los Convenios internacionales o las normas de la UE.

Sin embargo, se incluyen también otras novedades no tan positivas, de las que les informamos en nuestras circulares [Puertos 8/2021/ES](#) y [Puertos 9/2021/ES](#) y que hemos propuesto modificar. Las más importantes se refieren a:

- Reserva de bandera a los tráficos *feeder*: ANAVE propone mantenerla.
- Navegabilidad del buque: la responsabilidad del porteador debe regirse por las reglas de La Haya Visby.
- Cláusulas de jurisdicción, arbitraje y ley aplicable.

Los comentarios de ANAVE también proponen:

- Diferenciar entre el registro de buques y el de empresas navieras.
- Crear un Certificado de Registro bilingüe, que se ajuste al estándar internacional y que, a su vez, sustituya a la “Patente de Navegación” y al “Certificado de Matrícula”.
- Para la inscripción de empresas navieras en el REC, eliminar la obligación de sucursal o representante para empresas españolas no Canarias.

Se hará una presentación en el Comité Directivo de los principales puntos de este Anteproyecto y de las modificaciones propuestas.

4. Proyecto de RD sobre despacho de buques.

El 17 de febrero, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana publicó una consulta sobre un Proyecto de Real Decreto para aprobar el Reglamento de autorización de entrada y estancia de los buques de las aguas marítimas españolas y despacho de buques.

Su objetivo es mejorar, simplificar y armonizar los procedimientos de autorización y despacho mediante la tramitación por vía electrónica y el uso de nuevas tecnologías de información. Entendemos que, en líneas generales, aporta mayor flexibilidad y reduce la carga burocrática.

Como novedad, el Proyecto incluye el régimen de las operaciones fuera de límites, que se prestan a los buques fuera de las aguas del dominio público portuario. Asimismo, se actualiza el procedimiento integrado de escala y se desarrolla el procedimiento para autorizar o prohibir la entrada y salida de buques de las aguas marítimas españolas, el fondeo en caso de avería o fuerza mayor, y régimen de despacho simplificado (circular [SMA 2/2021/AB](#)).

El 15 de marzo enviamos un borrador de posibles comentarios de ANAVE (circular [SMA 3/2021/AB](#)). Con las observaciones recibidas contestaremos a la consulta pública.

5. Comisión Laboral Tripartita de Inmigración sobre el sector de la marina mercante.

El martes 16 de marzo Dña. Elena Seco y Dña. María Fernández-Llamazares participaron en una reunión del grupo de trabajo de Marina Mercante de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración (CLTI), convocada por el Director General de Migraciones. Participaron también la DGMM; el ISM; la Inspección de Trabajo; UGT y CCOO.

Como ya informamos a este Comité Directivo, ANAVE escribió una carta al DG de Migraciones, D. Santiago Yerga, con el que además nos reunimos a finales de noviembre, solicitando la simplificación del enrole de marinos extranjeros en buques del REC, permitiendo en particular la tramitación electrónica de los expedientes de extranjería de las empresas navieras.

También tratamos el asunto con el tristemente fallecido Director del Instituto Social de la Marina, D. Luis Casqueiro, que se mostró muy favorable a apoyar la petición de ANAVE y nos pidió un informe que evaluara la importancia del REC, su evolución, el problema del enrole de extranjeros, la modificación normativa propuesta y los procedimientos aplicables en otros países. Este informe se envió a comienzos de enero y en el mismo se proponía volver a la situación anterior a la modificación de la Ley de Extranjería, de forma que el acto de enrole sirva de permiso de trabajo de los marinos.

El Orden del Día de esta reunión era: "Situación del sector de la marina mercante en relación con la contratación y régimen de marinos extranjeros no comunitarios".

En la reunión ANAVE solicitó desligar el enrole de extranjeros en buques del REC de la obtención de un permiso de trabajo y residencia y de la publicación de las profesiones marítimas en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura (CODC), lo que requeriría probablemente de la modificación de la Ley Orgánica de Extranjería.

A corto plazo:

- Aumentar el cupo de 400 extranjeros a bordo de buques del REC.
- Que se habilite la tramitación electrónica de los permisos de trabajo y residencia.
- La inclusión del Oficial Electrotécnico y Marinero Electrotécnico en el CODC.

UGT y Comisiones indicaron que su preocupación es garantizar el seguimiento y condiciones de los extranjeros a bordo de buques del REC.

El ISM puso de manifiesto que el número de demandantes de empleo en el sector de la marina mercante es muy reducido.

La Inspección de Trabajo mostró su preocupación por los efectos de una resolución desfavorable a la solicitud de permiso de trabajo y residencia (desembarque del marino en la siguiente escala del buque en puerto español). Parece que han tenido recientemente un caso y el buque no tiene previsto venir a España.

Se acordó:

1. A petición de UGT y CCOO organizar una reunión para ver cómo simplificar el procedimiento, desligándolo de la solicitud de permiso de trabajo y residencia, pero de forma que ellos pudieran seguir teniendo información sobre el número de marinos extranjeros a bordo de buques del REC.
2. Solicitar al SEPE una codificación para los oficiales y marineros ETOs, para después proponer a la CLTI su inclusión en el catálogo.

Sobre la tramitación electrónica, la DG Migraciones informó de que están ya trabajando en la inclusión de estas solicitudes en su Plataforma Mercurio, para su tramitación electrónica. No podían comprometerse todavía a un plazo, pero nos mantendrán informados.

6. Plan de recuperación, transformación y resiliencia.

A comienzos de julio de 2020, la Comisión Europea, el Parlamento Europeo y los dirigentes de la UE acordaron elaborar un plan de recuperación para ayudar a reparar los daños económicos y sociales causados por la pandemia de coronavirus. Este Plan se financiaría con el Marco Financiero Plurianual (el presupuesto a largo plazo de la UE) y los fondos NextGenerationUE.

El principal instrumento dentro del NextGenerationEU es el llamado “Mecanismo Europeo de Recuperación y Resiliencia”, con un total de 672.500 millones, de los que a España le corresponderían unos 72.000 millones.

El Gobierno tiene previsto repartir los fondos a través de convocatorias de subvenciones y licitaciones publicadas por parte de los diferentes Ministerios, Comunidades Autónomas y Entidades Locales. Con el fin de orientar adecuadamente las futuras convocatorias, desde el mes de enero los Ministerios han lanzado diversas Manifestaciones de Interés (Mdi) con el objetivo de recibir aportaciones de los distintos sectores de actividad sobre sus intereses y necesidades.

El 12 de febrero el MITMA publicó una Mdi para proyectos de digitalización y sostenibilidad en el ámbito del transporte que recogía una línea específica para el transporte marítimo y aéreo en la que se podían presentar proyectos relacionados con el despliegue de combustibles alternativos y proyectos de tecnologías propulsivas con energías alternativas. También había una línea general para proyectos de digitalización en el transporte. (Circular [Varios 4/2021/MH](#))

El 12 de febrero se publicó el [Reglamento 241/2021](#) que establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. En el mismo se establece:

- El 70% del importe disponible para las ayudas financieras no reembolsables debe estar comprometido a más tardar el 31 de diciembre de 2022 y el otro 30% antes del 31 de diciembre de 2023.
- Será compatible con otras ayudas europeas (hasta el coste).
- Podrían optar a financiación medidas iniciadas desde el 1 de febrero de 2020.

Todo ello está sujeto a la concreción que se haga en las distintas convocatorias en España. El MITMA estima empezará a publicar las primeras a partir de mayo o junio.

Plataforma CEOE de información de convocatorias

CEOE ha lanzado un nuevo servicio de información de licitaciones y convocatorias de subvenciones de ámbito nacional, autonómico y local. También se incluirán las provenientes del Marco Financiero Plurianual de la Unión Europea (FEDER, FSE, PAC, Horizonte Europa, etc.). Este nuevo servicio será de pago e incluye otros servicios adicionales como asesoramiento técnico especializado, foros o seminarios online. El precio anual es de 318 euros al año (si se contrata antes del 30 de abril). Las empresas que deseen contratarlo deben darse de alta en www.ceoexeuropa.es. ANAVE, como miembro de la CEOE, cuenta con una suscripción gratuita e informaremos a las empresas de aquellas convocatorias que guardan una relación más directa con el sector.

7. Regulación de las emisiones de CO₂ del Transporte Marítimo: OMI y UE.

UE

- **Inclusión del Transporte Marítimo en el Sistema Europeo de Comercio de Emisiones (ETS).** La Comisión está considerando la introducción de un estándar de eficiencia energética mínimo de los buques y luego un sistema de comercio de emisiones en el que los buques deberán pagar por las emisiones que informan anualmente en virtud del reglamento MRV. En principio parece que se aceptará una implantación progresiva de la medida, de forma que los primeros años no habría que pagar por una determinada parte de las emisiones. También prevén establecer un mecanismo para financiar el mayor coste de los combustibles con bajo contenido en carbono a través de los ingresos del ETS.
- **Directiva (o Reglamento) Fuel EU Maritime.** Pretende incluir un estándar de combustible para todos los buques en navegación (intensidad de carbono del combustible utilizado) y la obligación de cero emisiones para los buques atracados. En caso de no cumplimiento, se prohibirá el acceso del buque a los puertos de la UE. El objetivo es hacerlo obligatorio para 2030 para determinados tipos de buques y ampliación gradual tanto de la intensidad máxima de carbono de los combustibles utilizados como de los buques a los que es de aplicación hasta 2050. La implementación y el cumplimiento de la nueva norma se comprobarían a través del sistema MRV y la Comisión decidirá los factores de emisión de los diferentes combustibles mediante un acto delegado / de ejecución.

En la reunión con la Comisaria de Transportes (ver apartado 2.6 de estas notas) indicó que todavía están trabajando en los detalles de estas propuestas.

OMI

A finales de enero ICS nos informó de que tenían muy avanzada su propuesta de fondo internacional de I+D para acelerar el desarrollo de combustibles cero emisiones. Como recordarán, el fondo se dotaría con una contribución obligatoria de 2 \$/t de combustible suministrado. Japón va a liderar esta iniciativa en el próximo MEPC 76 y habían seleccionado un grupo de países que la defendieron en la reunión del MEPC 75 (entre ellos España) para proponerles copatrocinarla.

Para ello organizaron dos reuniones en las que participó D. Víctor Jiménez, que forma parte de la representación permanente de España en Reino Unido y consejero de transporte en la OMI.

Finalmente, la Comisión Europea vetó la propuesta y España no la ha copatrocinado, aunque ha sido presentada por 10 Estados (entre ellos Dinamarca, Grecia y Malta) para su discusión en el MEPC 76.

8. Relevos de tripulaciones y vacunación de los marinos.

Relevos

ANAVE ha continuado las gestiones para facilitar los relevos de marinos y su tránsito por territorio español. En total, en lo que va de año, hemos informado de unos 200 relevos a la Unidad de Emergencias que a su vez informa a la policía de fronteras para evitar incidentes.

Sin embargo, la problemática de los relevos está lejos de normalizarse. La DGMM ya nos ha avisado de que muy probablemente se adopten restricciones a los vuelos procedentes de Perú y Colombia (similares a las ya adoptadas para los vuelos desde o hacia Brasil y Sudáfrica, que no contemplan excepciones para los marinos). El DGMM nos ha alertado de esta posibilidad y es consciente de la importancia de que queden exentos los marinos.

Vacunas España

El 9 de febrero ANAVE envió un escrito al Director del ISM solicitando un proceso de vacunación específico para los marinos, justificado en:

- Su especial riesgo de contagio, especialmente durante sus viajes a/desde el buque desde/hacia su lugar de residencia, y durante la estancia en puerto, en algunos casos fuera del territorio nacional en países con diferentes tasas de incidencia.
- La posible inmovilización del buque en caso de detectarse un caso de COVID a bordo y el problema adicional que se ocasionaría si el virus afectara a un porcentaje importante de la tripulación. Habría que buscar los relevos necesarios, marinos que no siempre están disponibles, máxime teniendo en cuenta las restricciones a la movilidad que siguen siendo generalizadas.
- El periodo de enrole de los marinos en los buques en los que prestan servicios, lejos de sus comunidades autónomas de origen, lo que dificulta la inmunización de este colectivo en las etapas preestablecidas para la población general.

El 12 de febrero el director del ISM nos confirmó que el ISM había solicitado formalmente a la autoridad sanitaria competente la necesidad de implementar una estrategia de vacunación específica para los marinos. También nos recomendó que ANAVE hiciera directamente una gestión con el Ministerio de Sanidad, que hicimos mediante escrito del Presidente, D. Alejandro Aznar a la Ministra.

El ISM también ha escrito a las Consejerías de Sanidad de las distintas Comunidades Autónomas solicitando el apoyo a la vacunación de los marinos. Baleares y Galicia son las únicas que han contestado apoyando la iniciativa.

Les mantendremos informados de cualquier novedad en relación con este asunto.

Vacunas internacional

ANAVE también ha participado en las reuniones de ECSA/ICS sobre este asunto. Teniendo en cuenta que 130 países en el mundo todavía no han recibido ninguna dosis de las vacunas disponibles y que el 70% de las vacunas se concentran en escasos 10 países, en general se considera poco probable que los gobiernos se vayan a hacer cargo de vacunar a los marinos no nacionales.

ICS participará el 21 de mayo en Roma en la "Global Health Summit" a los efectos de dar voz a las necesidades de nuestro sector. También se está debatiendo la posible designación de puertos hub de vacunación.

En estas reuniones también se ha informado de que en Filipinas las empresas privadas pueden adquirir y suministrar vacunas siempre que cuenten con la previa autorización de las autoridades sanitarias. No

obstante, el precio al que se están cobrando las vacunas a las compañías: 30 euros/dosis (sin contar con el coste adicional de tener que contratar a un doctor que las suministre) es muy superior a aquél por el que las está adquiriendo la UE (AstraZeneca es la más barata).

9. Piratería.

En el último mes, se ha producido una escalada en el número y gravedad de ataques de piratería en la zona sur del golfo de Guinea, al NNE de Santo Tomé y Príncipe. Uno de los ataques se perpetró contra un buque de bandera española, afortunadamente sin consecuencias graves. Esta zona de operaciones está fuera del alcance en el que están desplegadas las fuerzas navales de la región.

El Secretario General de la OMI ha expresado recientemente su preocupación por la situación y ha anunciado la convocatoria de un Grupo de trabajo sobre protección marítima, centrado en el golfo de Guinea, para la reunión de mayo del Comité de Seguridad Marítima (MSC), con el objetivo de que los Estados miembros y organizaciones internacionales traten de buscar una mayor colaboración y acuerden posibles acciones para abordar este problema.

El 25 de enero, el Servicio Europeo de Acción Exterior de la UE, cuyo Alto representante es D. Josep Borrell, lanzó la nueva iniciativa piloto denominada “Presencia Marítima Coordinada” (*Coordinated Maritime Presence, CMP*) para reforzar la protección marítima en el golfo de Guinea y la presencia de la UE en la zona, así como promover la cooperación entre los países de la región.

La CMP no es una operación militar específica como Atalanta en el océano Índico. Su objetivo es coordinar las unidades navales y aéreas de los Estados miembros ya desplegadas en la zona para que compartan información operativa en tiempo real a través de la Célula de Coordinación del Área Marítima de Interés (MAICC) establecida dentro del Estado Mayor de la UE. Francia, Italia y España ya están presentes en la región y se han comprometido a proporcionar sus unidades navales y aéreas para respaldar esta iniciativa.

En paralelo, el gobierno de Dinamarca está liderando una Iniciativa de Acción Militar Europea (*European Intervention Initiative, E12*) para restablecer la seguridad y reducir la amenaza de la piratería en el golfo de Guinea, y lleva trabajando varios meses a nivel político y diplomático para lograr que se sumen a la misma el mayor número posible de países de la UE.

El presidente de ANAVE ha enviado una carta a los Ministros de Defensa, Asuntos Exteriores y Transportes, informando al AJEMA, solicitando el apoyo de España a la propuesta del gobierno de Dinamarca como paso fundamental para avanzar hacia una solución que permita reducir drásticamente el número de incidentes en la zona.

En nuestra circular de 11 de febrero [SMA 1/2021/AB](#) pueden ampliar información sobre esta materia.

10. Altas y bajas en la Asociación.

Ha solicitado el alta en ANAVE a partir del 01-04-2021, como Miembro Asociado Colaborador, la empresa Endesa Energía S.A.

Con arreglo a lo previsto en los Estatutos, la solicitud ha sido apoyada por las dos empresas miembros del Comité Directivo, Knutsen España S.L. y Flota Suardiaz S.L.

Se propondrá al Comité Directivo que apruebe esta solicitud.

11. Asuntos varios.

11.1. Certificados de suficiencia del Convenio STCW.

Revalidación de los Certificados de suficiencia del Convenio STCW

En julio del año pasado, la DGMM circuló un Oficio dirigido a las Capitanías Marítimas sobre Medidas administrativas para revalidar los Certificados de suficiencia caducados o que van a caducar en el 2021.

Dicho Oficio instaba a los marinos a efectuar durante el tiempo que restaba de 2020 y todo el año 2021 el curso de mantenimiento de la competencia y la tramitación de la revalidación de los certificados correspondientes, flexibilizándose el requisito de hacer ambos procedimientos en la ventana de los 7 meses anteriores a la caducidad del certificado, todo ello sin que se viera acortada la validez quinquenal de los certificados renovados.

Una Capitanía Marítima ha interpretado que la de validez del nuevo certificado comenzaría a contar en el momento de la revalidación, por lo cual, si un tripulante decide adelantar la tramitación de su certificado 9 meses antes de su caducidad, los perdería en la validez del nuevo certificado que se emitiera.

Tras solicitar aclaración a la DGMM, nos han confirmado que la interpretación de la Capitanía Marítima es errónea. Se nos ha explicado que dicho marino dispondrá de 2 certificados que convivirán a la vez durante un determinado tiempo: un certificado "A", que caducará en la fecha que se indica en el certificado a renovar, y el certificado que le sustituirá (certificado "B"), que tendrá una validez de 5 años a contar desde la fecha de expiración del certificado "A".

Resolución de la DGMM sobre el trámite de revalidación del Certificado de formación básica

Desde finales de diciembre varias empresas nos han informado de las dificultades para encontrar cursos disponibles para revalidar los Certificados de suficiencia del Convenio STCW (ver circular [Formación 14/2020/AB](#)). Para buscar posibles vías para solucionar este problema, hemos mantenido reuniones con el ISM y con la DGMM.

El 3 de febrero, la DGMM nos envió un borrador de Resolución sobre el trámite de revalidación del Certificado de suficiencia de formación básica en seguridad para determinadas tripulaciones.

Esta Resolución exime de efectuar el curso reducido de mantenimiento de la competencia obligatorio para renovar el Certificado de formación básica a aquellos marinos que presten servicio en buques que no sean buques de pasaje de arqueo bruto superior a 500 dedicados a viajes internacionales, ni en buques tanque. También incluye el procedimiento especial de revalidación en estos casos.

La Resolución se ha remitido a la Subdirección de Normativa Marítima y está pendiente de su publicación en el BOE. La DGMM nos ha informado de que no tardarán en publicarla.

ANAVE solicitó a la DGMM aplicar la misma medida al resto de certificados a renovar u optar por un procedimiento de canje como ya se hizo en 2016, sujeto a un compromiso de hacer determinados ejercicios a bordo, sin embargo, estas posibilidades no las permite el Convenio STCW.

Certificados electrónicos de los títulos profesionales de los marinos:

A solicitud de una empresa asociada, hemos consultado a la DGMM si tiene previsto o baraja algún plazo concreto para comenzar a expedir en formato electrónico los certificados de los títulos profesionales de los marinos, en sustitución de los certificados impresos.

Se nos ha informado de que es un asunto que tienen “en su agenda” y que esperan que en breve pueda ser una realidad.

Centros homologados por la DGMM y listado de cursos planificados

En la última reunión del Comité Directivo, una empresa solicitó información sobre los centros homologados por la DGMM para impartir los cursos de formación necesarios para obtener o revalidar los Certificados de suficiencia del Convenio STCW.

Tras consultar este asunto con la DGMM, nos facilitaron dos enlaces a la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en los que se pueden consultar tanto el listado actualizado de los [centros homologados](#) para impartir los cursos de especialidad como los próximos [cursos y fechas](#) ofertadas en las que se celebrarán por dichos centros.

En nuestras circulares de 22 de enero y 11 de febrero [Formación 2/2021/AB](#) y [Explotación 8/2021/AB](#) les informamos de estos asuntos.

11.2.Validez de los certificados MLC que caducaron durante el estado de alarma.

La Orden TMA 258/2020 amplió la validez de los certificados y documentos expedidos en virtud de los instrumentos internacionales de la OMI, OIT y la UE que caducaron durante el estado de alarma declarado en marzo de 2020.

En concreto, quedó suspendido el intervalo de tiempo que establecen los instrumentos internacionales o la normativa nacional para efectuar los reconocimientos o inspecciones en la medida en que dicho intervalo quedara comprendido en la vigencia del estado de alarma, empezándose a contar el intervalo que restase desde la finalización del estado de alarma.

La DGMM nos ha confirmado que este apartado debe entenderse como una ampliación de la ventana por el mismo número de días que ésta coincidiera con el estado de alarma.

Para renovar un Certificado MLC, teniendo en cuenta que el estado de alarma comenzó el 14-03-2020 y finalizó el 21-06-2020, si un buque cuenta, por ejemplo, con una ventana de inspección intermedia del Certificado MLC entre el 10-05-2020 y el 09-05-2021.

- Habría que añadirle a la fecha de finalización de la ventana (09-05-2021), la suma de días desde el inicio de fecha de la ventana (10-05-2020), hasta la finalización del estado de alarma (21-06-2020).
- La nueva fecha de cierre de la ventana sería el 20-06-2021.

11.3.Convocatoria de pruebas de la DGMM sobre la legislación marítima española.

El 6 de febrero se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando pruebas de conocimiento de la legislación marítima española para 2021, como requisito para reconocer los títulos profesionales de marinos extranjeros que deseen embarcar en buques mercantes españoles. Estas pruebas van dirigidas a las personas que ejerzan de capitán, primer oficial de puente, jefe de máquinas o primer oficial de máquinas.

Como novedad con respecto a la convocatoria anterior, se ha excluido a los nacionales de Reino Unido como candidatos para participar en estas pruebas y se han incorporado a los nacionales de Islandia, Liechtenstein y Noruega, que hasta ahora no aparecían en dicha convocatoria.

En nuestra circular de 8 de febrero [Laboral 4/2021/PH](#) pueden ampliar información sobre este asunto.

11.4.Reunión del Grupo Técnico Nacional en Transporte Marítimo sostenible

El 8 de marzo se celebró la segunda reunión del Grupo Técnico Nacional en Transporte Marítimo sostenible, WESTWED. Durante la misma se presentaron 3 trabajos a desarrollar:

- Estudio de viabilidad para evaluar los desafíos y el potencial del transporte marítimo sostenible en la región del Mediterráneo occidental para determinar las sinergias y el nivel de coordinación entre países.
- Una acción piloto para coordinar la creación de puertos como comunidades energéticas.
- Una acción piloto para evaluar los costes de adaptación de las infraestructuras locales y los buques a combustibles más sostenibles.

ANAVE participará en la acción piloto 2.

11.5.Proyecto de RD sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos de los buques.

A finales de diciembre, el MITMA sometió a información pública el Proyecto de RD sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos de buques, al que contestamos el pasado 25 de enero.

Este RD transpone la Directiva 2019/883 relativa a las instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por los buques, que deberá efectuarse antes del 28 de junio de 2021.

11.6.Sanciones de la Unión Europea contra Corea del Norte.

El 16 de febrero, la DGMM nos pidió que recordáramos a las empresas asociadas las medidas restrictivas adoptadas por la Unión Europea contra la República Popular Democrática de Corea (RPDC), y que se detallan en el [Reglamento 2017/1509](#) y la [Decisión 2016/849](#).

Las normas que afectan al transporte marítimo, gestión de buques y tripulaciones, son las siguientes:

- Incautación y matriculación de buques.
- Prestación de servicios a buques de la RPDC.
- Abanderamiento.
- Cancelación de matrícula.
- Registro de buques en la RPDC.
- Prohibición:
 - de acceso a los puertos situados en el territorio de la Unión;
 - de arrendamiento y fletamento, y prestación de servicios;
 - de facilitar o realizar transbordos entre buques;
 - a los buques nacionales de operar con buques con pabellón de la RPDC;
 - de la adquisición a la RPDC de servicios marítimos.

En nuestra circular de 16 de febrero [UE 1/2021/AB](#) les informamos sobre este asunto.

12. Ruegos y preguntas.