



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Martes 28 de septiembre de 2021, a las 12:00 h

Sede de ANAVE - calle Doctor Fleming, 11, 1 D - 28036 Madrid

**También se podrá participar por videoconferencia (zoom).  
Se enviará enlace junto con las notas de la reunión.**

### Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
  - 2.1. Plataforma eco-combustibles. Reunión con la Secretaria General de Transportes.
  - 2.2. Asamblea y Junta Directiva SPC Spain.
  - 2.3. Vacunación marinos.
  - 2.4. Reunión con el DGMM
  - 2.5. Reuniones en ECSA.
  - 2.6. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Ampliación de los beneficios fiscales del Registro Especial de Canarias a buques de otros pabellones del Espacio Económico Europeo (EEE).
4. Propuesta de criterios para autorizar las dispensas de bandera europea.
5. Subvención embarque de alumnos 2021.
6. Paquete 'Fit for 55' de la UE.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 20 de julio de 2021, en el hotel Wellington de Madrid. El borrador del [acta](#) de la misma se adjuntó a la convocatoria de esta reunión, que fue circulada el 16 de septiembre.

A petición de una empresa asociada, se han incluido dos personas que faltaban en el listado de asistentes detallados al margen (se adjunta acta modificada).

Una vez subsanado el error, se propondrá su aprobación al Comité Directivo.

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

### **2.1. Plataforma ecocombustibles. Reunión con la Secretaria General de Transportes.**

El pasado mes de julio se presentó la Plataforma para la promoción de los ecocombustibles como una alternativa más para cumplir los objetivos de descarbonización. ANAVE es miembro fundador y desde julio se han unido a la plataforma otras 6 asociaciones y empresas por lo que cuenta ya con 22 entidades, entre las que figura la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife y la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.

El 15 de septiembre los miembros de la Plataforma se reunieron con la Secretaria General de Transportes, María José Rallo. ANAVE (Dña. Elena Seco), ejerció de portavoz en la reunión en representación del transporte marítimo. Los principales mensajes, que en muchos casos coincidieron con los del sector aéreo y de transporte pesado por carretera, fueron:

- No existe todavía una alternativa a los combustibles fósiles y tecnologías que permitan alcanzar la descarbonización del transporte marítimo.
- Como consecuencia, el objetivo de reducir y finalmente eliminar las emisiones de carbono del sector del transporte marítimo debería afrontarse con un doble enfoque:
  - Favorecer el desarrollo de estos nuevos combustibles, sistemas de propulsión y tecnologías ‘cero emisiones’, la correspondiente infraestructura de suministro y normativa de seguridad aplicable. Esta es una tarea enorme que fructificará a medio plazo y que requerirá de una ingente inversión en I+D.
  - Fomentar el uso de las mejores alternativas disponibles a día de hoy, que permitan reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, pero que suponen un mayor coste, entre las que figuran los combustibles líquidos neutros en carbono (ecocombustibles).
- Todo ello bajo el principio de neutralidad tecnológica. Una vez fijados los objetivos, las empresas deben poder decidir sobre las mejores vías para alcanzar esos objetivos, una decisión sin duda difícil en el contexto actual de nuestro sector, sin una clara opción ‘ganadora’.
- Sin una alternativa clara y sin seguridad jurídica, las empresas podrían retrasar sus planes de renovación de flotas, lo que no favorecería el objetivo de reducción de las emisiones de carbono. Un buque o un camión de más edad es mucho menos eficiente energéticamente que uno de nueva construcción.

La plataforma presentó algunas medidas adoptadas por países de nuestro entorno, como Holanda, que desde 2018 otorga ‘certificados de energía renovable’ por cada t de biocombustible suministrada a un buque, certificados que tienen un valor para determinados sectores industriales con compromisos de reducción de emisiones, lo que permite a los suministradores ofrecer estos productos con una muy pequeña prima sobre el Marine Gas Oil (entre +5 y +50\$/t en función del producto concreto y de la situación del mercado, frente a los 1.000 \$/t de diferencia de precio en el mercado).

La Secretaria General agradeció las presentaciones y se interesó por la causa de que los ecocombustibles no tuvieran una mayor penetración y posibles iniciativas que lo favorecieran. Le pareció muy interesante el caso de Holanda.

Desde AOP se informó de las inversiones millonarias que se requieren en las refinerías para una producción a mayor escala, para lo que se precisa una cierta demanda sin la cual aumentan los plazos de amortización. De ahí uno de los problemas que genera el hecho de que hayan sido prácticamente descartados para el vehículo ligero.

Dña. María José Rallo informó de que trataría el asunto con la Secretaría de Estado de Energía (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico) y se mostró abierta a seguir trabajando con la Plataforma en posibles medidas de promoción.

## **2.2. Asamblea SPC Spain.**

El jueves 23 de septiembre está previsto que se reúna la Asamblea General de la Asociación de Transporte Marítimo de Corta Distancia. Entre los puntos del Orden del Día figura la renovación de cargos de los órganos de gobierno (Presidencia, Vicepresidencia y Junta Directiva).

ANAVE viene ejerciendo la presidencia de la Asociación desde 2010 y previamente lo hizo entre 2002 y 2006. Con el visto bueno del Presidente, y al no establecer los estatutos ningún límite al número de mandatos consecutivos de un mismo asociado, hemos vuelto a presentar la candidatura para continuar presidiendo la Asociación durante los próximos dos años.

## **2.3. Vacunación marinos.**

El 6 de septiembre, el Director General de la Marina Mercante nos informó de que 8 centros de vacunación internacional situados en A Coruña, Barcelona, Bilbao, Madrid, Málaga, Sevilla, Tenerife y Valencia, cuentan con capacidad de vacunación de COVID, siendo los marinos (nacionales, comunitarios y extracomunitarios) uno de los colectivos a los que se está vacunando.

También nos comunicó que el Ministerio de Sanidad les había ofrecido una remesa de vacunas de Jassen (monodosis) para vacunar a marinos nacionales y extranjeros en Madrid antes del 20 de septiembre.

En nuestra circular de referencia [Explotación 56/2021/ES](#) les informamos de este asunto e incluimos un formulario Excel mediante el que pueden enviarnos los datos de contacto de marinos españoles o extranjeros pendientes de vacunar y que podrían recibir la vacuna en alguno de los centros de vacunación internacional de las provincias citadas.

## **2.4. Reunión con el DGMM.**

La reunión prevista para la mañana del miércoles 22 de septiembre ha tenido que ser aplazada en el último momento y tendrá lugar el viernes 24. ANAVE ha enviado una nota al Director con los asuntos a tratar, entre los que figura:

- Tripulaciones: relevos y vacunas.
- Grupo de trabajo ANAVE-CCOO-UGT-DGMM sobre el Registro Especial de Canarias: Simplificación trámite enrole. Cupo de trabajadores extranjeros no comunitarios.
- Convenio de Gestión de Aguas de Lastre: aplicación a los tráficos de cabotaje y ‘misma zona’ (Algeciras-Gibraltar).
- Formación a distancia.
- Estado tramitación de la modificación LPEMM y LNM.
- Pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el reconocimiento de títulos profesionales de oficiales extranjeros.
- Proyecto de RD sobre Pesaje obligatorio de los contenedores (estado tramitación).
- Libros registro de operaciones del buque en formato electrónico.

Se informará al Comité Directivo de los asuntos tratados.

## **2.5. Reuniones en ECSA.**

### Reuniones del Comité de Seguridad y Medio Ambiente (SEC).

El 19 de julio, ECSA organizó una sesión informativa abierta a las empresas asociadas de las distintas asociaciones en la que se presentaron las propuestas del paquete legislativo 'fit for 55': EU ETS, *FuelEU Maritime*, Reglamento sobre infraestructuras de combustibles alternativos, un mecanismo de ajuste en frontera de las emisiones de carbono (CBAM) y la Directiva sobre fiscalidad de la energía.

El 8 de septiembre, se celebró una reunión del Comité de Seguridad y Medio Ambiente (SEC) en la que se debatieron las propuestas sobre el EU ETS y *FuelEU Maritime* en la que participó el Jefe de Unidad de la Dirección General de Acción por el Clima (DG CLIMA) de la Comisión, quien hizo una presentación de las propuestas e intercambió opiniones con los asistentes.

### Reunión del Comité de Política Marítima (SPC)

El 16 de septiembre se reunió el Comité de Política Marítima para discutir la posición de ECSA en relación con la propuesta de revisión de la Directiva de fiscalidad energética, que establece los tipos mínimos que los Estados de la UE deben aplicar a determinadas fuentes de energía (electricidad, hidrocarburos y carbón).

La postura inicial en ECSA es que se debe:

- Eximir de los impuestos especiales y de los impuestos sobre la energía el suministro de formas alternativas de energía a los buques de navegación marítima.
- Mantener la exención al combustible suministrado para la navegación ya que:
  - El suministro de combustible exento de impuestos es práctica habitual en todo el mundo y así se refleja en el Convenio Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros.
  - Riesgo de que los buques que lleven a cabo tráficos internacionales tomen combustible fuera de Europa, con el consiguiente impacto en las empresas europeas que suministran estos combustibles.
  - Pérdida de competitividad de las empresas dedicadas a tráficos intraeuropeos, que deberán asumir este sobrecoste y dispondrán de menos margen para invertir en I+D

En la reunión, el GT sobre fiscalidad propuso trabajar en un documento paralelo con enmiendas a la Directiva con vistas a disponer de alguna propuesta y no perder el papel negociador de ECSA en el caso de que la Comisión finalmente desestime mantener las exenciones.

Por otro lado, se ha insistido en la necesidad de que, a nivel nacional, las Asociaciones mantengan contactos con los responsables del Ministerio de Hacienda para exponer nuestra posición. ANAVE se ha reunido con el director de CLIA Spain, a petición suya, para coordinar esta actuación con el Ministerio.

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

- 22 de julio: Dña. Maruxa Heras participó en una reunión del grupo de trabajo de la Plataforma SIMPLE, del Ministerio de Transportes, por videoconferencia.
- 28 de julio: Dña. Elena Seco se reunió con D. Santiago Yanes de la Autoridad Portuaria de Tenerife para analizar una posible colaboración entre Puertos de Tenerife y ANAVE para el fomento y desarrollo de combustibles marinos libres o neutros en carbono o de bajas emisiones. Ese mismo día, Dña. Elena Seco asistió a una reunión del Foro de alto nivel de Transición Energética, Justa e Inclusiva sobre el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia organizada por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

- 7 de septiembre: Dña. Elena Seco se reunió con representantes de la empresa asociada Marflet.
- 8 de septiembre: Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko participaron por videoconferencia en una reunión del Safety and Environment Committee de ECSA.
- 9 de septiembre: Dña. Elena Seco se reunió con D. Alfredo Serrano, director en España de la Asociación Internacional de Líneas de Cruceros, (CLIA).
- 10 de septiembre: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras participaron en una reunión de la plataforma de promoción de los ecocombustibles, por videoconferencia.
- 13 de septiembre: Dña. Maruxa Heras participó en una reunión de la Comisión de desarrollo sostenible de CEOE, por videoconferencia.
- 14 de septiembre: Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina del ISM. Ese mismo día, se reunió con representantes de la empresa asociada Baleària.
- 15 de septiembre: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras participaron en una reunión de la plataforma de promoción de los ecocombustibles con la secretaria general de Transportes, Dña. María José Rallo.
- 16 de septiembre: Dña. Elena Seco se reunió con representantes de la empresa asociada Mu-rueta, en la sede de ANAVE. Ese mismo día y el viernes 17, también asistió, por videoconferencia, a las jornadas técnicas: ‘El servicio de practicaje y la seguridad marítimo-portuaria’ organizadas por la Universidad de Cádiz.
- Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, en el Ministerio de Fomento, y Dña. Maruxa Heras asistió a una reunión del Shipping Policy Committee (SPC) de ECSA, por videoconferencia.
- 17 de septiembre: Dña. Elena Seco se reunió con el presidente de ANAVE, D. Vicente Boluda Fos.
- 20 de septiembre: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras participaron en una reunión del grupo de trabajo de ANAVE sobre ampliación de los beneficios fiscales del REC a buques del Espacio Económico Europeo.
- Ese mismo día, D. Rafael Cerezo participó en una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ECSA, por videoconferencia.
- 21 de septiembre: Dña. Elena Seco asistió a una reunión del Consejo General del Instituto Social de la Marina del ISM.
- 22 de septiembre: Dña. Elena Seco asistió a la Green Gas Mobility Summit, organizada por GAS-NAM. Ese mismo día se reunió, junto con Dña. Maruxa Heras, con técnicos de la DGMM en relación con la propuesta legislativa *fit for 55*.

**Próximas reuniones previstas.**

- 23 de septiembre: Dña. Elena Seco presidirá la asamblea general y la junta directiva de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, para la renovación del presidente, vicepresidente y vocales de la Asociación.
- 24 de septiembre: Dña. Elena Seco se reunirá con el Director General de la Marina Mercante.
- 27 de septiembre: Dña. Désirée Martínez asistirá a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

- Ese mismo día, D. Rafael Cerezo participará en una reunión del grupo de trabajo de Comunicación de ICS, por videoconferencia.

### **3. Ampliación de los beneficios fiscales del Registro Especial de Canarias (REC) a buques de otros pabellones del Espacio Económico Europeo (EEE).**

En julio les informamos de que la Ley 11/2021 de medidas de prevención y lucha contra el fraude fiscal había modificado la Ley 19/1994, del Régimen Económico y Fiscal de Canarias (REF), había ampliado los beneficios fiscales y de seguridad social del REC a todos sus buques registrados en Estados del EEE, que cumplan con la disposición adicional decimosexta de la Ley de Puertos (circular [Economía, Financiación y Fiscalidad 5/2021/ES](#)).

El 20 de septiembre ANAVE organizó una reunión para discutir el impacto y alcance de esta modificación. A la misma acudieron 12 personas de 8 empresas asociadas.

Se trataron, entre otros temas:

- Requisitos que deben cumplir los buques beneficiarios. El texto establece que deben cumplir los previstos en la disposición adicional decimosexta del TRLPEMM a los buques para su inscripción en el REC. Tras una consulta informal a la DGMM, su interpretación es que solo deben cumplirse los criterios establecidos en el apartado 4.b de la citada disposición, referidos al tipo de buque, tamaño mínimo, título de posesión y condiciones del buque y no los relativos a nacionalidades de la tripulación exigidos en el apartado 6 o la normativa aplicable en materia de jornada laboral y descansos (apartado 8). Por el momento se descarta hacer una consulta formal, que debería tramitarse a través del Ministerio de Hacienda.
- Cuentas de cotización específica para buques de pabellón del EEE. Esta opción ya está contemplada por la Seguridad Social. Ahora deberán asignar los beneficios fiscales del REC al código de cotización de estos buques.
- Cotización en la seguridad social española bonificada de los marinos extracomunitarios en buques del EEE. En principio no está previsto por lo que el ISM debería, en su caso, incorporarlo al sistema. Habrá que analizar la normativa a este respecto del Estado de bandera.
- Impuesto de la renta. Dado que la empresa que remunera a la tripulación puede ser la naviera u otra empresa, española o extranjera, se abre una casuística que habrá que analizar en función de la nacionalidad del marino (español, comunitario o extracomunitario).
- Impuesto de sociedades e impuesto de transmisiones patrimoniales. Las empresas podrían optar por el TT o por el régimen general bonificado en un 90%. En este caso, la venta de los buques explotados en tráficos internacionales está exenta del impuesto de transmisiones patrimoniales, independientemente del pabellón del buque.

Se acordó que ANAVE analice la aplicación práctica de esta modificación a buques de empresas españolas inscritos en las principales banderas europeas (Malta, Chipre, Madeira) en función de la nacionalidad de la tripulación y de los convenios de doble imposición vigentes. A la circular [Economía, Financiación y Fiscalidad 9/2021/MH](#) adjuntamos la presentación utilizada durante la reunión.

### **4. Propuesta de criterios para autorizar las dispensas de bandera europea.**

Como ya se informó al Comité Directivo, a petición de varias navieras asociadas, ANAVE preparó y circuló un borrador de documento con posibles criterios a aplicar para autorizar las dispensas de bandera (circular [Explotación 56/2021/MH](#)).

Una empresa asociada sugirió la posibilidad de incorporar criterios de edad, resultados en las inspecciones de vetting, seguridad, reputacional o financiero para la categorización como buque “apto”. Entendemos que estos criterios no están contemplados en la Ley y como consecuencia requerirían de una modificación de la misma. El resto de comentarios recibidos se refieren a correcciones estéticas o de erratas.

Con el visto bueno del Comité Directivo, ANAVE enviará la propuesta a la DGMM.

## **5. Subvención embarque de alumnos 2021.**

El 3 de septiembre se firmó el Convenio que regula la subvención al embarque de alumnos durante este ejercicio 2021 (circular [Formación 5/2021/ES](#)), que incluye dos novedades principales:

- Posibilidad de subvencionar a los alumnos electrotécnicos.
- El periodo subvencionable será el comprendido entre el 1 de diciembre de 2020 y el **31 de octubre de 2021** de modo que haya un mes de plazo para analizar la documentación, subsanar los errores detectados y entregarla a la DGMM a mediados de noviembre. En el próximo ejercicio el plazo válido para los embarques se ampliará nuevamente a 12 meses: del 1 de noviembre de 2021 al 31 de octubre de 2022.

Sobre la documentación que deberán enviar las empresas a ANAVE les informamos en nuestra circular [Formación 6/2021/ES](#).

Dado que la fecha límite para que ANAVE presente en la DGMM la documentación original de los últimos embarques es el **27 de noviembre**, improrrogable, rogamos a las empresas que nos vayan adelantando la documentación, tan pronto dispongan de ella, para poder revisarla con tiempo y, si se detectase algún error, poder subsanarlo.

En todo caso, la DGMM nos ha pedido que les enviemos los certificados de estar al corriente de pago con la AEAT y la Seguridad Social y la declaración responsable de cumplir los requisitos establecidos en la normativa sobre subvenciones. Con respecto al certificado de la AEAT, deberá solicitarse el específico para obtener una subvención otorgada por las Administraciones Públicas. Rogamos a las empresas que no lo hayan hecho ya nos envíen estos certificados a la mayor brevedad posible.

## **6. Paquete ‘Fit for 55’ de la UE.**

### Tramitación por el Consejo y Parlamento

Este mes de septiembre el Grupo de Trabajo de Transporte Marítimo del Consejo ha empezado a trabajar en los primeros 5 artículos de la propuesta Fuel EU Maritime. Como dato positivo, los comentarios orales y escritos formulados por algunos Estados miembros reflejan en gran medida las preocupaciones de ECSA, especialmente en lo que respecta a los retos que plantea su aplicación: falta de coherencia con otras iniciativas del *fit for 55*; nuevo sistema de monitorización paralelo al MRV; o penalizaciones por no conectarse a la red de tierra cuando esta no está disponible.

También se ha reunido el Grupo de Trabajo de Medio Ambiente sobre el EU ETS, pero el debate no está centrado todavía en el transporte marítimo.

En el Parlamento Europeo, la Comisión de Medio Ambiente (ENVI) ha asignado el expediente del ETS al alemán Pieter Liese, del PPE, que ejercerá de ponente. El ponente para la propuesta Fuel EU maritime no ha sido todavía designado.

### Gestiones de ANAVE

ANAVE ha mantenido, el 22 de septiembre, una reunión con técnicos de la DGMM (el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana lidera esta iniciativa en el Consejo).

La DGMM nos trasladó su preocupación por el fuerte impacto de las propuestas en particular en España, debido a:

- Nuestra situación geográfica, que nos hace más proclives a que ciertos tráficos se desvíen desde nuestros puertos a otros en el norte de África.
- Los diferentes territorios no peninsulares, que dependen del transporte marítimo para su abastecimiento.
- El impacto social en estos territorios y el encarecimiento del transporte marítimo de pasajeros y/o su trasvase al avión, que es más contaminante.
- La composición del sector naviero español, con una mayoría de empresas de pequeño y mediano tamaño en comparación con otros Estados europeos.

En particular nos han pedido:

- Analizar con las empresas los factores de emisión que se proponen en el Anexo del reglamento.
- Intentar cuantificar el impacto económico para distintos tipos de mercancías (contenedores, productos energéticos) y el movimiento de pasajeros en distintos tráficos.

## **7. Asuntos varios.**

### **7.1. Prohibición de Francia de usar *scrubbers* de ciclo abierto.**

En julio, Francia anunció que a partir del 1 de enero de 2022 va a prohibir en sus aguas territoriales las descargas de los *scrubbers* de ciclo abierto a menos de 3 millas de la costa. No obstante, se podrán conceder exenciones temporales caso por caso a los buques que tengan instalados *scrubbers* de ciclo abierto y que operen en servicios de línea regular.

Las exenciones no se aplicarán cuando el buque esté atracado en puerto y serán válidas hasta el 1 de enero de 2026 como máximo.

Se impondrá una sanción de 4.000 € a aquellos buques que incumplan la prohibición.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [SMA 25/2021/AB](#).

### **7.2. Sanciones en Sierra Leona en relación con el IMO 2020.**

En julio, las autoridades marítimas de Sierra Leona informaron que desde el 1 de septiembre de 2021, los buques que hagan escala en sus puertos se exponen a sanciones de hasta 15.000 \$ si transportan combustible no reglamentario para consumo a bordo con un contenido de azufre superior al 0,5%. En la circular no aclaran si estas multas se aplican a buques que tienen instalado un *scrubber*. ICS ha solicitado una aclaración oficial sobre este último punto pero en el momento de redacción de estas notas no han recibido aclaración oficial por parte de las autoridades de Sierra Leona.

Asimismo, las autoridades marítimas también van a aplicar una nueva tasa de servicio denominada '*IMO 2020 sulphur cap*' de hasta 15 \$ por tonelada de combustible a bordo para los buques que hagan escala en los puertos de Free Town, Peppel, Nitti y sus respectivos fondeaderos. Dicha tasa se aplicará también a los buques que tengan instalados *scrubbers*.

ICS ha manifestado que esta nueva tasa va mucho más allá del alcance y el espíritu del límite de azufre establecido en el Anexo VI de MARPOL. Por ello, junto con ECSA, han solicitado a la Secretaría de la OMI, el Grupo Consultivo de Transporte Marítimo y la Comisión Europea su intervención, para que el gobierno de Sierra Leona revoque la iniciativa.

Les informaremos de cualquier avance que se produzca sobre esta materia. Para más información ver nuestra circular [SMA 29/2021/AB](#).



### **7.3. Propuesta de SECA en el Mediterráneo.**

En agosto, ECSA nos informó de que hay un acuerdo general entre los países mediterráneos para crear una Zona de Control de las Emisiones de Azufre (SECA) en el mar Mediterráneo. Aún está por decidir si el canal de Suez entrará en su ámbito de aplicación.

Algunos países como Egipto, Bosnia, Argelia, Libia, Líbano e Israel apoyan la creación de la SECA pero aún no han ratificado el Anexo VI del Convenio MARPOL y en consecuencia los servicios jurídicos de la OMI deberán aclarar si dichos países la pueden o no copatrocinar. Si no fuera posible, la propuesta la presentarían únicamente los Estados Parte del Convenio y se estipularía en la misma que todos los Estados ribereños están de acuerdo en establecerla.

Los próximos pasos previstos son presentar en 2022 la propuesta al Comité MEPC de la OMI con idea de que pudiera entrar en vigor en 2025.

La DGMM apoya la propuesta siempre que vaya respaldada por los principales países afectados y se debata este asunto siguiendo los procedimientos establecidos por la OMI.

En nuestra circular de 10 de septiembre [SMA 29/2021/AB](#) les informamos sobre este asunto.

### **7.4. Regulación del trabajo a distancia – Ley 10/2021.**

El 9 de julio se publicó en el BOE la Ley 10/2021 que regula el trabajo a distancia y ha introducido las siguientes modificaciones respecto al RD-ley 28/2020, del que les informamos en nuestra circular [Laboral 32/2020/MF](#):

- Disposición adicional tercera. El domicilio de referencia a efectos de considerar la Autoridad laboral competente será el que figure en el contrato de trabajo y, en su defecto, el domicilio de la empresa o del centro o lugar físico de trabajo.
- Disposición transitoria segunda sobre la irretroactividad de esta ley. Las infracciones relacionadas con la formalización por escrito del contrato de trabajo que se hayan producido antes de la entrada en vigor de esta Ley se sancionarán según a lo establecido antes de su entrada en vigor.
- Nuevo apartado dos en la Disposición final primera: se modifica el régimen sancionador del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social (RD Legislativo 5/2000).

Esta ley entró en vigor al día siguiente de su publicación en el BOE, excepto el apartado dos de la Disposición final primera, relativo a la cuantía de las sanciones, que entrará en vigor el 1 de octubre de 2021.

En nuestra circular de 14 de julio [Laboral 12/2021/PH](#) les informamos sobre este asunto.

### **7.5. Informe quinquenal de 2021 sobre la evolución de la mano de obra en los buques a nivel mundial.**

En el mes de agosto, la Cámara Naviera Internacional (ICS) y el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO) publicaron el informe *“Seafarer Workforce Report: The Global Supply and Demand for Seafarers in 2021”*, sobre la situación actual y futura de la oferta y demanda de marinos para la flota mundial, y que ambas organizaciones actualizan cada 5 años. Entre otras cuestiones analizadas, este nuevo Informe de 2021:

- Estima que 1,89 millones de marinos prestan servicio actualmente a la flota mercante mundial, que opera más de 74.000 buques en todo el mundo.
- Ha calculado un déficit actual de 26.240 oficiales, lo que indica que en 2021 la demanda de marinos ha superado a la oferta.
- Predice que en 2026 serán necesarios unos 89.510 oficiales adicionales para operar la flota mercante mundial y advierte que el sector debe aumentar significativamente los niveles de formación y contratación para evitar una importante escasez en la oferta global de oficiales en 2026.
- Señala como dato positivo que en los últimos 5 años el sector ha reducido del 8% al 6% los índices de rotación de oficiales, reteniendo a la gente de mar cualificada y aumentando el número de años

que prestan servicio en la mar. En comparación con las estimaciones de 2015, ha aumentado la media de edad de los oficiales que ocupan cargos a bordo en los niveles de gestión y operacional.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [Varios 25/2021/AB](#).

#### **7.6. Ataques de ciberseguridad contra buques.**

El 14 de julio, la DGMM nos informó de que se han producido ataques de ciberseguridad contra buques en distintos países europeos, mediante correos electrónicos que aparentemente proceden de fuentes de confianza pero que en realidad pretenden robar información confidencial.

En algunos ciberataques notificados, el remitente se hizo pasar por un inspector de Port State Control del MOU de París y otros los dirigieron al consignatario usando información de la última escala del buque. La recomendación de la DGMM a los capitanes, oficiales y consignatarios es que, cuando reciban correos electrónicos, estén atentos a los pequeños detalles para detectar posibles fraudes.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [SMA 21/2021/AB](#).

#### **7.7. Restricciones a la movilidad.**

El 3 y 23 de agosto finalizaron las prórrogas que establecían limitaciones a los vuelos procedentes de Brasil o Sudáfrica así como las condiciones de cuarentena para personas procedentes de países de alto riesgo, por lo que ya no existen restricciones para la entrada de marinos a España aunque sí están sujetos al cumplimiento de los requisitos de control sanitario establecidos por España.

Siguen vigentes en todo caso diferentes restricciones a vuelos (de las que están exentos los marinos) y requisitos de control sanitario (que también se aplican a marinos) de los que les hemos ido informando en nuestras circulares [Explotación 54/2021/PH](#), [55/2021/AB](#) y [57/2021/MH](#).

También les informamos (circular [SMA 23/2021/AB](#)) de diferentes medidas adoptadas por terceros Estados, en particular Eslovenia, Singapur, Indonesia y Sudáfrica.

#### **7.8. Directrices nuevas y actualizadas relacionadas con el Coronavirus.**

El 13 de septiembre, la Cámara Naviera Internacional (ICS) en colaboración con otras organizaciones marítimas internacionales publicó unas orientaciones nuevas y actualizadas en relación con la pandemia del coronavirus sobre los siguientes asuntos:

- Principios sobre los criterios básicos que deben regir los permisos a las tripulaciones para salir a tierra durante la actual pandemia del COVID-19.
- Directrices para ayudar a las compañías a elegir agencias de contratación de marinos (agencias de *manning*) acreditadas.
- Última actualización de la Guía práctica sobre la vacunación de la gente de mar, así como sobre la disponibilidad y eficacia de las vacunas para las tripulaciones y empresas navieras
- Pautas sobre cómo tratar una situación de crisis o emergencia de salud mental y detectar posibles conductas suicidas de la gente de mar a bordo de los buques.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [SMA 30/2021/AB](#).

#### **7.9. Lista europea de instalaciones de reciclaje.**

El 23 de julio, la Comisión Europea publicó una nueva actualización de la lista de instalaciones de reciclaje de buques, ya en su 8ª versión, que incluye 3 instalaciones nuevas, 1 en Barakaldo (Bizkaia), 1 en Países Bajos y 1 en Noruega. Asimismo, Reino Unido ha reducido su número de instalaciones de 3 a 1, al finalizar el 31 de diciembre de 2020 la fecha de autorización para formar parte de la lista de 2 de ellas y haber concluido el período transitorio sobre la retirada del Reino Unido de la UE.

En conjunto actualmente la lista la integran 44 instalaciones:

- 35 en el EEE: Noruega (8), Dinamarca (6), Francia, Lituania y Países Bajos (4 en cada país), España (2), Bélgica, Estonia, Italia, Letonia, Portugal, Finlandia y Reino Unido (1).
- 9 en países terceros: Turquía (8) y EEUU (1).

En nuestra circular de 29 de julio [SMA 26/2021/PH](#) les informamos sobre este asunto.

#### **7.10. Proyecto de RD para modificar normas de seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo.**

El 3 de septiembre, el MITMA publicó un Proyecto de RD para actualizar varias normas sobre seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo. Las modificaciones que se proponen son:

- RD 1247/1999 (reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles): se actualizan los Anexos para incluir las disposiciones del Reglamento Delegado UE 2020/411.
- RD 1837/2000 (inspección y certificación de buques civiles): para agilizar la actuación de los inspectores, se les podrá permitir realizar funciones que no son propias de su especialidad.
- RD 1737/2010 (inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles): se añaden el Inventario de Materiales Peligrosos y el Documento de conformidad del sistema MRV al listado de certificados y documentos que se van a comprobar en las inspecciones iniciales a efectuar bajo este reglamento.
- RD 877/2011 (reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques): se suprime de este RD la inspección previa de las Capitanías Marítimas a los buques nacionales con destino a puertos extranjeros cuando soliciten el despacho a puerto extranjero por primera vez o a los buques de menos de 500 GT o que tengan 30 años o más.

Sobre el último punto, la DGMM nos ha confirmado que ello no significa que dichas inspecciones previas no se vayan a seguir efectuando, ya que siguen estando incluidas en la Instrucción de Servicio sobre el Plan Lista Blanca.

En nuestra circular de 8 de septiembre [SMA 28/2021/AB](#) les informamos sobre este asunto.

#### **7.11. Proyecto de Decreto para aprobar el Plan General de Puertos de las Illes Balears.**

El ente público Puertos de las Illes Balears (PortsIB) está tramitando el Plan General de Puertos de las Illes Balears y su estudio ambiental estratégico y en el mes de agosto abrió un periodo de información pública que incluye el Plan de adaptación al cambio climático de los puertos de PortsIB, además del proyecto de Decreto que aprobará dicho Plan General.

El objetivo del Plan es establecer las directrices generales de planificación y ordenación del sistema portuario autonómico, sus prioridades y usos, así como las bases y acciones para su desarrollo y mejora de los servicios e infraestructuras portuarias de manera sostenible, incluyendo el servicio de transporte marítimo regular entre islas, con vigencia hasta el año 2033.

El plazo para presentar alegaciones finaliza el próximo 30 de septiembre.

#### **7.12. Convocatoria de licitaciones y subvenciones de posible interés para las empresas.**

A lo largo del verano, hemos informado mediante las circulares [Varios 21/2021/PH](#), [22/2021/PH](#) y [24/2021/PH](#) de la publicación de las siguientes convocatorias de subvenciones y líneas de financiación, y que entendíamos que podrían ser de interés para las empresas asociadas:

- Nacional - Préstamos participativos: financiación de proyectos de pequeñas y medianas empresas con domicilio social en España, que no pertenezcan a los sectores inmobiliario o financiero. Se financiarán los préstamos concedidos entre el 1 de enero y el 10 de diciembre de 2021.
- CCAA de Madrid - Línea Vitamina y Línea Madrid Liquidez Express: plan de préstamos a pymes ubicadas en Madrid afectadas por el COVID-19. El plazo de solicitud está abierto y no hay una fecha fija de finalización para solicitarlo.
- CCAA de Canarias - Línea de innovación empresarial para PYMES: préstamos a pymes de carácter estratégico establecidas permanentemente en Canarias para proyectos de innovación de la Estrategia de Especialización Inteligente de Canarias 2014 - 2020, que incluyen, 'la mejora de la accesibilidad y la conectividad marítima' y 'potenciar las actividades logísticas'. El plazo de solicitud está actualmente abierto hasta agotar el presupuesto.
- Nacional – Línea de financiación para proyectos de innovación tecnológica, CDTI: préstamos a proyectos de carácter aplicado, con riesgo tecnológico medio/bajo y cortos períodos de recuperación de la inversión, que consigan mejorar la competitividad de la empresa mediante la incorporación de tecnologías emergentes en el sector. El plazo de solicitud está abierto durante todo el año.
- Nacional - Línea de financiación ICO para proyectos de inversión, digitalización, actividades empresariales y/o necesidades de liquidez o gastos: préstamos a empresas cuya actividad se desarrolle en España, para cubrir los gastos corrientes, nóminas, pagos a proveedores, adquisición de empresas, proyectos de digitalización, etc. Esta línea de financiación es compatible con las ayudas de las CCAA.
- Valencia - Subvenciones extraordinarias de apoyo a la solvencia empresarial: ayudas directas a empresas con domicilio fiscal en la Comunidad Valenciana para cubrir deudas y costes fijos producidos entre el 1 de marzo de 2020 y el 31 de mayo de 2021 correspondientes a contratos anteriores al 13 de marzo de 2021. El plazo para su solicitud finalizó el 20 de agosto.

El Gobierno ha desarrollado una página web ([planderecuperacion.gob.es](http://planderecuperacion.gob.es)) con información sobre el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y el acceso a los fondos Europeos NextGeneration, en la que se pueden consultar las convocatorias de licitaciones, ayudas y subvenciones publicadas por los ministerios y otros organismo públicos.

### **7.13. Inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo en el extranjero.**

El 19 de julio, la DGMM nos informó de los acuerdos alcanzados con los servicios de la Inspección de Trabajo (IT) y del Instituto Social de la Marina (ISM) en relación con las inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo (CTM, 2006) en el extranjero.

No tenemos constancia de que se hayan producido incidentes de relevancia en relación con estas inspecciones. Con vistas a seguir proponiendo a la administración la necesidad de racionalizar estas inspecciones con el objetivo final de concentrarlas en la DGMM, agradecemos a las empresas que nos informen de cualquier problema práctico que hayan podido experimentar: retraso en la emisión de informe por parte de la IT o del ISM; no disponibilidad de un inspector de algunas de los organismos responsables; etc.

En nuestra circular de 19 de julio [Laboral 13/2021/AB](#) les informamos sobre este asunto.

### **7.14. Cualificación profesional del “sobrecargo de buque”.**

En julio, el Instituto Nacional de las Cualificaciones (INCUAL) se puso en contacto con ANAVE para conocer la opinión de las empresas sobre la conveniencia de que se desarrollara una nueva cualificación profesional para el “sobrecargo de buque”, al estar este puesto incluido en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura para el 2º trimestre de 2021.

El objetivo de esta iniciativa es asegurarse de que las dificultades para cubrir estos puestos de trabajo no se deben a que la formación profesional no es adecuada a las necesidades del mercado o que los perfiles no están contemplados o actualizados en dicha formación. Consultamos este asunto entre las empresas afectadas mediante la circular a las [Líneas Regulares de Pasaje](#).

Aprovechando este contacto con el INCUAL, les hemos informado de las dificultades que encuentran nuestras empresas para contratar Oficiales y Marineros Electrotécnicos españoles, que son cargos que no figuran en el Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura y que a nuestro entender sería muy importante que se incluyeran. Nos han contestado que van a comenzar a estudiar estos perfiles para la eventual elaboración de las cualificaciones profesionales y nos mantendrán informados sobre los avances que se produzcan.

#### **7.15.Designación del mar Mediterráneo occidental como Zona Marítima Especialmente Sensible para la protección de grandes cetáceos.**

El Ministerio de Transición Ecológica francés está trabajando en un documento para presentar en 2022 a la OMI una propuesta para designar el Mediterráneo Occidental, que cubre parte de aguas españolas (aproximadamente desde Gerona a cabo de la Nao), además de aguas del sur de Francia e Italia como Zona Marítima Especialmente Sensible (PSSA) para proteger a los grandes cetáceos del riesgo de colisiones con los buques.

ECSA nos envió el documento "*Protecting large cetaceans from the risk of ship strikes in the Mediterranean*", que es la base sobre la que se van a centrar los debates para presentar la propuesta a la OMI, que entre otras medidas se plantea la posibilidad de limitar la velocidad de los buques hasta un máximo de 13 nudos en las zonas designadas en las que se haya notificado la presencia de grandes cetáceos.

ANAVE desconocía esta propuesta e informamos a ECSA que, si bien apoyamos el debate y aprobación de normas en el foro de la OMI siguiendo los procedimientos establecidos, se deberán tener en cuenta los análisis coste/beneficio a la hora de introducir nuevas medidas. Asimismo, la propuesta de establecer una limitación de la velocidad debería analizarse muy detenidamente y se deberían explorar otras medidas que puedan conseguir el mismo objetivo, por ejemplo, la instalación de cámaras térmicas en los buques que detecten los cetáceos, etc.

Está previsto comentar este asunto el viernes 24 de septiembre en la reunión con el Director General de la Marina Mercante para recabar la posición española. Les mantendremos informados de cualquier novedad que se produzca sobre este asunto.

#### **7.16.Practicaje. Pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.**

El 10 de agosto se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando pruebas de conocimiento general para reconocer la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje en un puerto o grupo de puertos determinado, que se van a celebrar en el mes de octubre. La superación de estas pruebas es requisito necesario para presentarse posteriormente a las pruebas específicas en los diferentes puertos. A los aspirantes que superen esta primera parte de las pruebas, se les reconocerá la validez de la misma por un período de 4 años.

Les informamos de este asunto en nuestra circular [Puertos 15/2021/AB](#).

#### **7.17.Campaña de Inspección Concentrada del MOU de París. Estabilidad del buque.**

Entre septiembre y noviembre de 2021, el MOU de París está desarrollando una campaña de inspección concentrada (CIC) sobre la estabilidad del buque en general, que tendrá una duración de 3 meses y finalizará el 30 de noviembre de 2021.

Esta CIC se va a centrar en verificar que:

- La tripulación está familiarizada con la evaluación de las condiciones reales de estabilidad al finalizar las operaciones de carga antes de la salida del buque de puerto y en todas las etapas del viaje.
- Los equipos del buque relacionados con la estabilidad funcionan correctamente.
- La tripulación y las compañías son conscientes de la importancia de calcular las condiciones reales de estabilidad al finalizar las operaciones de carga y antes de salir de puerto.
- El buque cumple los requisitos de estabilidad intacta en virtud de los instrumentos de la OMI.

De todo ello les informamos en las circulares de fecha 27 de julio y 9 de agosto de ref. [SMA 24/2021/AB](#) y [SMA 27/2021/AB](#), en las que adjuntamos la Lista de Comprobación original que usan como guía los funcionarios de PSC para las inspecciones y un documento informativo de ICS con orientaciones detalladas para ayudar a las empresas navieras a preparar las inspecciones de la CIC.

## **8. Ruegos y preguntas.**