



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Martes 29 de marzo de 2022, 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.**

A las 13:30 está previsto que se una a la reunión D. Gerardo Vangioni, Presidente de Mercy Ships (Naves de la Esperanza), para presentar al Comité Directivo sus actividades. Mercy Ships es una ONG marítima que opera un buque hospital que viaja por distintas zonas del mundo con voluntarios (profesionales sanitarios, maestros, agricultores...). En enero les han entregado un segundo buque.

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas
 - 2.1. I Jornada Técnica organizada por la DGMM sobre Descarbonización en el Transporte Marítimo - miércoles 23 de febrero.
 - 2.2. CEOE: Jornada Fit for 55 y reunión de la Comisión de Economía Azul.
 - 2.3. Visita ANAVE delegación Saudí.
 - 2.4. Plataforma Ecocombustibles.
 - 2.5. SPC Spain: Junta Directiva y reunión con el Presidente de Puertos del Estado.
 - 2.6. Ley de Prevención de Riesgos Laborales y su aplicación a los buques.
 - 2.7. RD 128/2022: Instalaciones portuarias de recepción de desechos de los buques
 - 2.8. ECSA: Reunión del Board of Directors y del Comité de seguridad y medioambiente.
 - 2.9. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Crisis de Ucrania.
4. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
5. CNMC – Encuesta sobre los servicios prestados en los puertos de interés general.
6. Emisiones de gases de efecto invernadero. Paquete legislativo *Fit for 55*.
7. Asamblea ANAVE 2022.
8. Asuntos varios.
9. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 27 de enero de 2022. El borrador de [acta](#) de la misma se adjuntó a la convocatoria de esta reunión, circulada el 18 de marzo.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas

2.1. I Jornada Técnica organizada por la DGMM sobre Descarbonización en el Transporte Marítimo - miércoles 23 de febrero.

El objetivo era analizar las nuevas normas sobre emisiones a la atmósfera adoptadas por la OMI y que serán de aplicación a partir del 1 de enero de 2023 (Índice de eficiencia energética para buques de proyecto – EEXI e Indicador de la intensidad de carbono – CII) y el grado de avance del paquete legislativo *fit for 55*.

La inauguró la Secretaria General de Transportes y Movilidad, Dña. María José Rallo y la clausuró el DGMM, D. Benito Nuñez. Intervinieron el representante permanente de España en la OMI y presidente del Consejo, D. Victor Jimenez y el Consejero Técnico de Seguridad y Medio Ambiente de la DGMM, D. Miguel Núñez.

Entre los principales mensajes de los ponentes figura:

- La SG insistió en la importancia de la colaboración público-privada para avanzar en la descarbonización. Ofreció al Ministerio de Transportes como puerta de entrada para posibles proyectos que dependen del Ministerio de Ciencia e Innovación.
- D. Victor Jimenez se refirió a los nuevos requisitos de eficiencia energética que entrarán en vigor en 2023 (EEXI y CII) e informó de la previsible aprobación en el MEPC 78 el próximo mes de junio de unas directrices de apoyo a su implementación a bordo de los buques.

Informó de que se precisa mejorar la eficiencia energética un 22% adicional de aquí a 2030 para alcanzar el objetivo ya acordado en la OMI (mejora del 40% en 2030 en comparación con 2008) y que con estas enmiendas la mejora mínima estimada será de solo el 11%, por lo que previsiblemente serán necesarias medidas adicionales que se debatirán antes de 2026.

- D. Miguel Nuñez resumió las normativas incluidas en el paquete legislativo *Fit for 55* y el avance de la negociación en el Consejo y el Parlamento.

Participaron más de 100 representantes, fundamentalmente de empresas navieras pero también de otros sectores del clúster marítimo nacional.

El 25 de febrero circulamos a las empresas las presentaciones utilizadas en la jornada y un enlace al canal de Youtube del MITMA en el que está grabada ([Jornadas 09/2022/AP](#)).

2.2. CEOE: Jornada Fit for 55 y reunión de la Comisión de Economía Azul.

Comisión Economía Azul

El martes 15 de marzo se reunió la Comisión de Economía Azul de CEOE presidida por D. Alejandro Aznar. Dña. Elena Seco participó en la reunión en la que, entre otros asuntos:

- Se hizo un breve repaso de la situación económica general y su impacto sobre el sector;
- Se resumieron las principales medidas que configuran las Directrices Comunitarias sobre Ayudas Estatales en materia de Clima, Medioambiente y Energía 2022.

En la reunión se acordó desarrollar el documento de CEOE “Iniciativa Estratégica País: Economía azul transformadora y sostenible”, con el objetivo de incluir:

- Actuaciones y proyectos concretos para cada una de las líneas de inversión que se presentan en el citado documento;
- Información sobre las principales actuaciones de apoyo público que se están aprobando por los distintos Estados Miembros de la UE.

Jornada sobre las implicaciones del paquete *Fit for 55*

El jueves 10 de marzo la CEOE organizó la Jornada del asunto que inauguró la Secretaria de Estado de Energía y clausuró la Secretaria General de Transportes.

Dña. Elena Seco participó en una mesa redonda centrada en el transporte.

2.3. Visita ANAVE delegación Saudí.

El 22 de febrero Dña. Elena Seco y Dña. Pilar Tejo (Directora Técnica de SPC Spain) recibieron en ANAVE a una delegación de Arabia Saudita, encabezada por el Secretario General de la recién creada Organización de Estados Árabes y Africanos Fronterizos del Mar Rojo y del Golfo de Adén.

En la reunión les presentamos la organización interna y principales actividades de ambas asociaciones, que era el principal interés de la delegación.

2.4. Plataforma Ecocombustibles.

La Plataforma ha seguido organizando reuniones con la administración con el objetivo de recabar apoyos para el establecimiento de medidas que favorezcan su desarrollo. El 9 de marzo se reunieron con la Unidad de Políticas Sectoriales del Gabinete de Presidencia y el 29 de marzo está prevista una reunión con la Secretaria General de Innovación (Ministerio de Ciencia e Innovación). Está pendiente de cerrar una fecha con el Secretario General de Industria (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo) y la Secretaria de Estado de Energía (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico).

Entre las actividades propuestas para 2022, figura la posibilidad de encargar un estudio sobre los ecocombustibles. Con el objetivo de analizar el alcance e interés de los miembros de la Plataforma, se ha creado un grupo de trabajo, en el que participa ANAVE, que se reunió el 17 de marzo, en la que se acordó trabajar en un borrador de índice de contenidos.

ANAVE y ALA (Asociación de líneas aéreas), únicos modos de transportes para los que las propuestas del *Fit for 55* incentivan este uso de combustibles, hemos mostrado nuestra preocupación por el enfoque del estudio y por la necesidad de consensuar internamente la conveniencia de participar en el mismo.

2.5. SPC Spain: Junta Directiva y reunión con el Presidente de Puertos del Estado.

Reunión con el Presidente de Puertos del Estado – 14 de marzo

El objetivo de la reunión era tener un primer contacto tras su nombramiento a finales de noviembre y transmitirles las principales preocupaciones de la Asociación, en particular:

- Ecoincentivos. Importancia de ampliar el ámbito de aplicación, en sucesivas convocatorias, a los tráficos con el Norte de África y Reino Unido. El Presidente apoyó este objetivo que además encaja dentro del concepto de *Short Sea Shipping* de la Comisión, que se mantiene en la propuesta de revisión del Reglamento sobre las Redes Transeuropeas de Transportes.
- Simplificación y agilización de los trámites aduaneros y de los servicios de inspección de mercancías en frontera. Este es un asunto en el que se había avanzado antes de la pandemia y que ha quedado estancado. El Presidente nos confirmó que ya había estado reunido con aduanas en

relación con este asunto y que estaban trabajando en un informe sobre servicios marítimos que potencialmente podrían prestarse desde/hacia España y que por temas de aduanas, PIF, etc. pudieran estar desviándose a otros puertos de nuestro entorno (Sines, Leixoes, Marsella...).

Junta Directiva y Asamblea General

El 10 de febrero se reunió la Junta Directiva de la Asociación en la que se aprobó el presupuesto para 2022 y se acordó mantener las cuotas durante el ejercicio.

Asimismo, se acordó contactar con empresas navieras que prestan servicios de contenedores (en puertos españoles) que supongan una alternativa al transporte por carretera para animarlas a unirse a la Asociación (actualmente, todas las navieras de SPC Spain prestan servicios de carga rodada).

A continuación se celebró una Asamblea que ratificó el presupuesto y las cuotas acordadas por la Junta Directiva.

2.6. Ley de Prevención de Riesgos Laborales y su aplicación a los buques.

La Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales (en adelante LPRL), y su reglamento de desarrollo (RD 39/1997), establecen que el empresario debe garantizar que cada trabajador recibe una formación teórica y práctica, suficiente y adecuada, en materia preventiva. Dicha formación puede ser impartida, o bien por un servicio de prevención de riesgos autorizado, o bien por personal de la propia empresa que cuente con la formación en estas materias requerida por el artículo 36 del RD 39/1997 (formación de nivel intermedio de 300h).

Las inspecciones MLC han puesto nuevamente de relieve las dificultades a las que se enfrentan las empresas navieras a la hora de dar cumplimiento a estas previsiones, redactadas pensando fundamentalmente en centros de trabajo en tierra.

Como consecuencia de ello, ANAVE preparó un escrito resumiendo el problema y las causas por las que la Ley de PRL resulta de imposible o muy difícil cumplimiento por los buques de pabellón español, en la que proponemos homologar el título de los oficiales de marina mercante con la formación de nivel intermedio establecida por el Reglamento de los Servicios de Prevención para que puedan impartir la formación en materia de PRL a bordo de los buques sin requisitos adicionales. Mientras se formaliza esta homologación, hemos sugerido habilitar la posibilidad de que la formación en materia de PRL se pueda impartir a distancia.

Para apoyar nuestra propuesta, hemos actualizado y completado un informe de 2016 que pretendía demostrar que los conocimientos, formación práctica y certificaciones de los oficiales de la marina mercante son, al menos, equivalentes a los exigidos por la LPRL. Este informe analiza el programa de formación, teórica y práctica, en cuestiones de seguridad y salud, que debe superar cualquier oficial de un buque mercante, y acredita que dicha formación excede, tanto en contenidos como en extensión (horas), a la formación de nivel intermedio exigida por la normativa.

Tras comentarlo con la Inspección de Trabajo y la DGMM, organismos ambos que apoyan la propuesta de homologación, nos hemos puesto en contacto con el Ministerio de Educación y Formación Profesional para avanzar en la solución del problema.

Les mantendremos informados de cualquier avance relacionado con este asunto.

2.7. RD 128/2022: Instalaciones portuarias de recepción de desechos de los buques

El 16 de febrero se publicó en el BOE el [RD 128/2022](#) sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos de los buques, que transpone la [Directiva 2019/883](#), y deroga el [RD 1381/2002](#) sobre esta misma materia. Entró en vigor al día siguiente de su publicación.

El RD 128/2022 da un plazo de 18 meses para que las Administraciones públicas con competencias de control de las entidades gestoras de los puertos actualicen sus sistemas tarifarios..

En la circular [Explotación 7/2022/AB](#), incluimos un resumen con las principales novedades de este RD.

2.8. ECSA: Reunión del Board of Directors y del Comité de seguridad y medioambiente.

Board of Directors

El 9 de marzo D. Juan Riva participó en Munich en una comida con el nuevo presidente de ECSA y otros miembros titulares del *Board of Directors*. El objetivo era debatir en un ambiente informal sobre posibles propuestas de actividades o servicios de ECSA a sus asociaciones miembro e informar del proceso de selección del nuevo Secretario General.

Una semana más tarde, el 17 de marzo, Dña. Elena Seco participó en Bruselas en una nueva reunión del *Board of Directors*. Entre los asuntos tratados figura:

- Selección del Secretario General. Se informó de que tienen dos candidatos y que organizarían una reunión el 29 de marzo para presentárnoslos.
- Crisis de Ucrania: Se discutió un posible comunicado de ECSA condenando la invasión que finalmente no tuvo consenso. Tampoco se logró un acuerdo sobre una propuesta de pedir formalmente a la Comisión que prohibiera el acceso de buques rusos a puertos de la UE.
- Cumbre marítima europea (sustituye a la semana marítima europea): Se acordó posponer a 2023 su celebración.
- Nuevo estudio sobre la importancia económica del sector de transporte marítimo europeo o actualización del existente. Se presentó un presupuesto. Se acordó posponer el encargo a finales de año con vistas a disponer, en 2023, de un estudio con datos actualizados para la Cumbre marítima europea.
- Se presentó y discutió un primer borrador de estrategia de ECSA y se acordó seguir trabajando en el mismo.

Comité de seguridad y medio ambiente

El 23 de febrero, Dña. Araiz Basurko participó, por videoconferencia, en una reunión del Comité de Seguridad y Medio Ambiente de ECSA, que tenía como asunto principal modificar el documento de ECSA sobre unas 'Condiciones Marco que debe cumplir una medida de mercado aplicable al transporte marítimo'. En particular, debatir la propuesta de Holanda y Suecia de ampliar el ámbito de aplicación de la propuesta EU-ETS para incluir a los buques a partir de 400 GT (la propuesta de la Comisión es incluir a los buques de 5.000 GT o más).

Este cambio significaría que los buques entre 400 y 5.000 GT entrarían además a formar parte de la aplicación del Reglamento MRV del que hasta ahora están exentos. Según informó ECSA, tres grupos de ponentes en el Parlamento apoyan la reducción del umbral a 400 GTs.

ANAVE fue la única asociación que se mostró radicalmente en contra de esta ampliación. Finalmente, se acordó que ECSA debía apoyar *«la reducción del umbral de GT para el comercio internacional de carga y/o pasajeros en el marco del EU-ETS. Los buques que no compiten a nivel internacional o que operan únicamente en las aguas costeras de un Estado miembro y/o cumplan obligaciones de servicio público (como dragas, ferries dedicados a tráfico insulares nacionales, remolcadores y otros servicios marítimos especializados) estarán exentos del ámbito de aplicación»*.

2.9. Participación en otras jornadas y reuniones.

- 3 de febrero: Dña. Maruxa Heras asistió a una reunión sobre taxonomía, organizada por la CEOE. Ese mismo día y el 9 de febrero participó en sendas reuniones del Grupo de Trabajo Marítimo de GASNAM.

- 4 de febrero: Dña. Elena Seco asistió a un ‘Desayuno con el Clúster’ con la intervención de D. José Manuel Albares, ministro de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, sobre la creciente importancia de la ‘Economía Azul’ en la Economía.
- 7 de febrero: D. Rafael Cerezo participó en una reunión del grupo de trabajo de comunicación de ICS.
- 8 de febrero: Dña. Elena Seco y D. Álvaro Pedreira asistieron, por videoconferencia, a una reunión con el secretariado de ECSA sobre la inclusión del transporte marino en el EU ETS. Ese mismo día, Dña. Elena Seco participó en una reunión del *Board of Directors* de ICS.
- 9 de febrero: Dña. Elena Seco asistió a un simposio organizado por la presidencia francesa del Consejo sobre empleo y formación en el sector marítimo.
- 10 de febrero: Dña. Maruxa Heras participó en un seminario organizado por GASNAM y MIBGAS sobre el mercado gasista.
- 11 de febrero: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras se reunieron con representantes de Boluda Lines sobre las solicitudes de dispensa de bandera.
- 15 de febrero: Dña. Elena Seco y Dña. María Fernández-Llamazares se reunieron con Dña. Catia Fernandes, del registro internacional de Madeira. Ese mismo día, Dña. Elena Seco y D. Álvaro Pedreira se reunieron con varios representantes de empresas asociadas operadoras de ferries y con D. José Ramón Bauzá, europarlamentario ponente de la directiva EU ETS, para tratar las enmiendas de ANAVE a dicha directiva. Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una conferencia de ICS bajo el título ‘The Role of Maritime Transport Trade in the Post-COVID Recovery’.
- 16 de febrero: Dña. Elena Seco se reunió con D. José M. Hernández, de Acciona Engineering, sobre el paquete ‘Fit for 55’ de la Comisión Europea. Ese mismo día se reunió con representantes de la plataforma de *rating* de buques Scope. Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos
- 17 de febrero: Dña. Elena Seco se reunió con representantes de la iniciativa ‘Educación Azul’.
- 18 de febrero: Dña. Elena Seco y D. Álvaro Pedreira se reunieron con Dña. Verónica Boluda y D. Gorka Carrillo Boluda de Boluda Lines, sobre descarbonización.
- 22 de febrero: Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.
- 25 de febrero: Dña. María Fernández-Llamazares asistió a una Jornada de Derecho Colectivo de la Mesa de lo Social de la Audiencia Nacional.
- 28 de febrero: Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA sobre la situación de crisis de Ucrania. Ese mismo día, Dña. Désirée Martínez asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM. D. Rafael Cerezo participó en una reunión del grupo de trabajo de comunicación de ECSA.
- 2 de marzo: Dña. Elena Seco participó en una reunión de la Plataforma para la promoción de los ecocombustibles.
- 3 de marzo: Dña. María Fdez.-Llamazares asistió por videoconferencia a un seminario organizado por Baker Tilly, bajo el título: ‘*Insurers and cybersecurity: What will 2022 look like?*’.
- 4 de marzo: Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión conjunta de los comités de Política Marítima y de Seguridad y Medio Ambiente de ECSA para tratar la crisis de Ucrania.

- 7 de marzo: Dña. Elena Seco participó en una reunión del jurado de los premios FINE 2022. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión con el NATO Shipping Centre sobre la situación de protección en el mar Negro derivada de la invasión de Ucrania. Ese mismo día, se reunió con representantes del ISM para tratar la aplicación a los buques del nuevo Real Decreto sobre botiquines.
- 11 de marzo: Dña. Maruxa Heras asistió a la asamblea de GASNAM por videoconferencia.
- 14 de marzo: Dña. Maruxa Heras asistió a una reunión del Grupo de Trabajo de Movilidad Sostenible de la CEOE, por videoconferencia.
- 15 de marzo: D. Vicente Boluda participó en los ‘Desayunos del Clúster Marítimo Español’ con la conferencia ‘Retos en el transporte marítimo español: sostenibilidad y era post-Covid’. El acto lo presidió D. Alejandro Aznar, presidente del Clúster. Asistió Dña. Elena Seco. Dña. Elena Seco asistió a una reunión de la junta directiva de la Asociación Española de Derecho Marítimo.
- 16 de marzo: Dña. Elena Seco y Dña. Maruxa Heras se reunieron con D. Federico Barreras y D. Juan Arroyo, de Marguisa, en la sede de ANAVE. Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.
- 17 de marzo: Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión con la CEOE sobre la situación provocada por el paro del transporte terrestre por carretera.
- 22 de marzo: Dña. María Fdez.-Llamazares asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del ISM.
- 23 marzo: Dña. Elena Seco moderó una mesa redonda organizada por la Asociación de Ingenieros Navales sobre el uso del amoniaco como combustible en el transporte marítimo.
- 24 de marzo: Dña. Elena Seco y D. Álvaro Pedreira se reunieron con los eurodiputados del PP (EPP), Dña. Dolors Montserrat y D. Pablo Arias, y su asesor de energía, sostenibilidad y medio ambiente, D. Pedro Mielgo, sobre el ‘Fit for 55’ de la UE. Ese mismo día, Dña. Elena Seco se reunió con D. Carlos Rodríguez, del registro de internacional de buques de Madeira. Dña. Désirée Martínez participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.

Próximas jornadas y reuniones previstas.

- 25 de marzo: Representantes del Tribunal de Cuentas Europeo visitarán la sede de SPC Spain.

3. Crisis de Ucrania.

Desde el 24 de enero hasta la fecha, ANAVE ha mantenido un contacto permanente con la DGMM a medida que ha ido evolucionando la situación de crisis y posterior ofensiva de Rusia en Ucrania.

Gestiones de ANAVE:

El 2 de marzo, ANAVE envió una nota al DGMM sobre la situación de las tripulaciones ucranianas en buques de empresas asociadas y los problemas relacionados con la finalización de los contratos y visados, y la caducidad de los permisos de trabajo y residencia. En dicha nota propusimos que se habilitara:

- La prórroga de los contratos temporales hasta un máximo de 11 meses para los marinos ucranianos que lo desearan.
- La prórroga automática de los permisos de trabajo y residencia de dichos marinos, con la única obligación por parte de la empresa de notificar la prórroga del contrato.
- La concesión automática de una ampliación a los visados de marinos ucranianos que prefieran desembarcar. Sobre este asunto, la Comisión está estudiando la posibilidad de eximir a los nacionales ucranianos de la obligación de visado y permitirles permanecer en la UE durante 1 año (más posibles prórrogas) sin necesidad de visado.

El 17 de marzo la Ministra de Transportes convocó a los distintos agentes sociales, en particular la Confederación Española de Transporte de Mercancías; ALA; ANAVE; AENA; ADIF; CCOO y UGT, a una reunión para impulsar el Plan Nacional de Respuesta al Impacto de la Guerra, con medidas para atender a los sectores más afectados por esta crisis, acelerar la transición energética y reforzar la resiliencia de nuestra economía.

Participó en representación de ANAVE D. Juan Riva que resumió los principales problemas y posibles medidas en relación con el transporte marítimo:

- Tripulaciones ucranianas: extensión de visados, contratos y permisos de trabajo para buques de pabellón español.
- Bloqueo de los puertos por el paro de los transportistas y subida de los precios de los combustibles: se propuso reducir la tasa del buque de manera similar a como se estableció durante los primeros meses de pandemia.

DGMM:

A lo largo de estos dos últimos meses, la DGMM nos ha solicitado información sobre:

- La presencia de buques de empresas navieras españolas en la zona del mar Negro, mar de Azov y Rusia, o que tuvieran previsión de hacerlo.
- Necesidades de repatriación de profesionales del transporte marítimo que hubieran podido quedarse atrapados en la zona del conflicto de Ucrania.
- El impacto para las empresas de una posible prohibición de acceso de buques europeos a puertos rusos.

Asimismo, nos han informado de:

- La ejecución de ejercicios navales militares por Rusia en varias zonas marítimas del mar Negro y mar de Azov, en los que se preveía el lanzamiento de misiles.
- La activación del Nivel 2 de protección marítima (Código ISPS) en buques de pabellón español que vayan a navegar en aguas del mar Negro.

Normas publicadas en el BOE:

El 10 de marzo, se publicaron en el BOE las Órdenes PCM/169/2022 y PCM/170/2022 en relación con las personas afectadas por el conflicto de Ucrania que puedan encontrar refugio en España. En dichas normas se amplía la protección temporal a varios grupos de nacionales ucranianos y se desarrolla el procedimiento para el reconocimiento de la protección temporal a dichas personas.

Acciones de la Armada y del Centro de Transporte Marítimo de la OTAN:

El 1 de marzo, la Armada activó la célula de Cooperación y Guía del Tráfico Marítimo (NCAGS) en el Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de Cartagena para conocer los buques españoles que se encuentran en la zona del Mediterráneo central, oriental y mar Negro, a levante del meridiano 012º Este. Han pedido a los buques que vayan a atravesar dicha zona con destino al mar Negro que informen de los tránsitos con 24 horas de antelación como mínimo enviándoles el 'Formato Alfa'. Además, han publicado un documento de recomendaciones para los buques que vayan a navegar por el mar Negro.

El Centro Marítimo de la OTAN también está efectuando el seguimiento del tráfico marítimo en el mar Negro/Azov, y ha recomendado a los buques que se mantengan alejados de las zonas en las que se están realizando operaciones militares. Han alertado del alto riesgo de que los buques puedan sufrir daños colaterales o de impactos directos en la zona noroccidental del mar Negro.

Circulares del MoU de París sobre Port State Control (PSC) y de la OMI:

El 2 de marzo, las autoridades del MoU de París publicaron una circular sobre la situación de las tripulaciones ucranianas a bordo de buques. En la misma, recomiendan a los funcionarios de PSC aplicar

flexibilidad durante las inspecciones en relación con los contratos de trabajo, los certificados STCW y los certificados médicos, debido a las dificultades de repatriación de dichos marinos.

La OMI circuló el 21 de febrero un comunicado que detalla las medidas adoptadas por el Gobierno de Ucrania sobre la validez de los certificados STCW y del Documento de Identidad de la gente de mar a los marinos ucranianos. Básicamente, extienden su validez hasta el 31 de diciembre de 2022. El 23 de marzo la OMI circuló un comunicado similar recibido del Gobierno de Rusia, estableciendo medidas similares pero solo hasta el 30 de junio de 2022.

Los días 10 y 11 de marzo, la OMI celebró una reunión extraordinaria del Consejo para tratar las repercusiones en el transporte marítimo y la gente de mar de la situación en el mar Negro y mar de Azov e hizo un llamamiento para que se establezcan corredores marítimos azules seguros para las evacuaciones seguras de la gente de mar y los buques de las zonas afectadas.

Sanciones de la UE a Rusia y propuestas de la Comisión Europea:

En las últimas semanas, la UE ha venido publicando en el DOUE una serie de paquetes de sanciones contra Rusia. Las que afectan principalmente al transporte marítimo se refieren a la prohibición de exportar a Rusia tecnología de navegación marítima y de radiocomunicaciones.

La Dirección General de Movilidad y Transportes (DG MOVE) y la Dirección General de Estabilidad Financiera, Servicios Financieros y Unión de los Mercados de Capitales (DG FISMA) están preparando un documento conjunto de orientaciones sobre la aplicación de los paquetes de sanciones.

El 1 de marzo, el Reino Unido anunció la prohibición de entrada de buques de pabellón ruso en sus puertos, así como de cualquier buque que sea propiedad, esté controlado, fletado o explotado por entidades/personas relacionadas con Rusia. Por el momento, la Comisión Europea (CE) no ha adoptado ninguna medida similar.

El 9 de marzo, la CE presentó un paquete de medidas de emergencia (REPowerEU) cuyo objetivo es reducir la dependencia de la UE de las importaciones de combustibles fósiles de Rusia en dos tercios para finales de 2022 y eliminarlas por completo para 2030. El 11 de marzo, la presidenta de la Comisión anunció que a mediados de mayo presentarán una propuesta concreta sobre este asunto. A su vez, EE.UU ha anunciado la prohibición de las importaciones de petróleo, gas y carbón rusos y Reino Unido ha anunciado una eliminación gradual de las importaciones de petróleo de Rusia para finales de este año.

Además, la CE está trabajando en un paquete de rescate específico destinado a proteger la economía de los países de la UE de las consecuencias de sus sanciones contra Rusia y de posibles medidas de represalia. Según nos ha informado ECSA, las posibles medidas que podrían adoptarse incluyen:

- Establecer un marco temporal de ayudas estatales *ad hoc* (similar al mecanismo que se activó con la crisis del COVID-19), que permita a los Estados miembros apoyar a las empresas nacionales especialmente afectadas por la crisis con una aprobación rápida de la Comisión.
- La opción de destinar los préstamos no utilizados en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la UE, lo que significa que los países que no utilizaron toda su asignación en el marco del Mecanismo podrían solicitar financiación adicional a través de un plan de gastos que deberá ser aprobado por la Comisión.
- Emisión de nueva deuda, con el objetivo de contrarrestar el aumento de los precios de la energía.
- Medidas para facilitar la liquidez de las empresas directa o indirectamente afectadas por la crisis.

Hemos creado en la web de ANAVE (en la zona privada de socios) un repositorio de documentos sobre la crisis de Ucrania que vamos actualizando periódicamente.

Pueden ampliar información sobre estos asuntos en nuestras circulares [Varios 2/2022/AB](#), [Varios 4/2022/AB](#), [Varios 8/2022/AB](#), [Varios 9/2022/AB](#), [Varios 10/2022/AB](#), [Varios 12/2022/AB](#), [Varios 15/2022/AB](#), [Varios 16/2022/MF](#).

4. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Durante el mes de marzo, la DGMM nos ha ido avanzando algunas de las características de la línea de ayudas destinada a la adopción de tecnologías propulsivas con energías alternativas en el sector marítimo, que estará dotada con 11 millones de euros provenientes de los fondos NextGeneration y subvencionará buques destinados al transporte de mercancías o mixtos carga/pasaje que sean propiedad de una empresa establecida en España.

Se financiará el 40% de los costes elegibles de los siguientes proyectos:

- Remotorizaciones de buques, principalmente transformación de motores principales para consumir GNL y cambios a motores auxiliares más eficientes;
- Adquisición de buques nuevos propulsados con combustibles alternativos; y
- Adaptación de buques en servicio para la conexión eléctrica a tierra o toma de combustibles alternativos.

Los eco incentivos para el transporte marítimo se instrumentarán en concurrencia simple como una ayuda a la demanda, dirigida a los usuarios de servicios de transporte marítimo de carga rodada. La convocatoria y transferencia de las ayudas se produciría a año vencido.

- Frecuencia mínima de 2 escalas semanales.
- La compensación se calculará en función del ahorro de los costes externos del modo marítimo respecto a la carretera, teniendo en cuenta el mérito ambiental del buque.
- Límite: 30% del flete.

El Ministerio nos ha informado que previsiblemente a lo largo de la última semana de marzo o primera de abril se publicará la convocatoria para las ayudas a la inversión. Sobre los ecoincentivos, siguen a la espera del visto bueno de la Comisión Europea.

Pueden ampliar esta información en las circulares [Varios 14/2022/MH](#) y [Varios 7/2022/MH](#)

También en el marco de ayudas NextGeneration, el 15 de marzo se abrió el plazo para solicitar las ayudas a la digitalización “Kit Digital” destinadas a empresas que tengan entre 10 y 49 empleados. Estas subvenciones directas se entregan en forma de “bono digital” de hasta 12.000 euros y su objetivo es mejorar la competitividad y el nivel de madurez digital de las empresas. El plazo para participar finaliza el 15 de septiembre a las 11:00 h. Ver circular [Varios 11/2022/MH](#).

El 15 de marzo el Consejo de Ministros aprobó el PERTE Naval, un proyecto centrado en la transformación de la cadena de valor mediante la diversificación hacia las energías renovables marinas y los buques de bajas emisiones, su digitalización, la mejora de su sostenibilidad medioambiental y la capacitación de sus empleados.

Se prevé una inversión total de 1.460 millones de euros con una contribución del sector público de 310 millones de euros y una inversión privada de 1.150 millones de euros.

5. CNMC – Encuesta sobre los servicios prestados en los puertos de interés general.

La Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia CNMC ha iniciado una consulta pública sobre los servicios que se prestan en los Puertos de Interés General con el objetivo es conocer la opinión que tienen los distintos agentes (empresas prestadoras, organismos públicos relacionados y expertos, así como usuarios y receptores de los servicios).

ANAVE ha elaborado un borrador de respuesta que se envió a las empresas el 21 de marzo, con el fin de que recoger sus aportaciones y consensuar una respuesta conjunta con la que participar en la encuesta.

En el momento de redacción de estas notas no se ha recibido ningún comentario.

6. Emisiones de gases de efecto invernadero. Paquete legislativo *Fit for 55*.

Avances de la propuesta EU ETS en el Parlamento

El 24 de enero, el ponente de la comisión parlamentaria de medioambiente del Parlamento Europeo (ENVI Committee) presentó su borrador de enmiendas a la propuesta de la Comisión Europea de modificación de la Directiva 2003/87, por la cual se propone incluir al transporte marítimo (buques GT > 5.000) en el Régimen Europeo de Comercio de Derechos de emisión (ETS) a partir de 2023.

En total se han presentado cerca de 2.000 enmiendas. VOX, PP y PSOE han incluido entre sus propuestas las siguientes que les habíamos enviado desde ANAVE:

1. Responsabilizar del coste de la medida a la entidad responsable de la elección del combustible y de la operación del buque (la que define la ruta y velocidad).
2. Eximir, del mismo modo que está establecido para el transporte aéreo:
 - Los buques que emitan menos de 10.000 t de CO₂ anuales.
 - Los tráficos hacia y/o desde las regiones ultraperiféricas de la UE (Canarias).
 - Las rutas sujetas a Obligaciones de Servicio Público o bajo Contrato de Servicio Público (en el caso de España, las incluidas en el art. 8 del RD 1516/2007).

Paralelamente, la Comisión parlamentaria de Transportes (TRAN) discute su correspondiente informe de opinión al borrador de la Comisión de Medioambiente. En este informe también se han podido presentar enmiendas, en las cuales los eurodiputados españoles de C's (D. José Ramón Bauzá), PP (D. Pablo Arias) y PSOE (varios eurodiputados) han incluido las propuestas citadas.

El calendario de tramitación previsto en el Parlamento Europeo es (primera lectura):

- Fecha límite para presentar enmiendas: 16 de febrero (cumplido)
- Voto de enmiendas en la comisión de Medioambiente: 16-17 mayo (posible retraso al 2 junio)
- Voto en el pleno: junio

Sobre esta propuesta:

- El 18 de febrero nos hemos reunido con la Oficina Española de Cambio Climático (D. Ignacio Ángel Sánchez García, subdirector) que se sigue mostrando reticente a apoyar enmiendas que suavicen la medida (excepto la propuesta de trasladar la responsabilidad al fletador por tiempo). Les hemos enviado varios informes con datos y justificaciones concretas que nos han solicitado.
- El 24 de marzo con los Eurodiputados del PP Dña. Dolors Montserrat y D. Pablo Arias, junto al asesor en materia de energía, sostenibilidad y medio ambiente, D. Pedro Mielgo. En la reunión se analizaron las enmiendas indicadas anteriormente y otras posibles y se acordó que nos enviarían el borrador de informe en el que están trabajando con las enmiendas de compromiso (las que tienen más posibilidades de adoptarse por el pleno), para que las analizáramos y les confirmáramos si dan respuesta a las principales preocupaciones del sector naviero español (o propusiéramos redacciones alternativas). Asimismo, con el resto de enmiendas que no están por ahora en este borrador de informe, nos pidieron que las revisáramos y les indicáramos cuáles supondrían líneas rojas y cuáles se podrían apoyar o matizar.
- Hemos mantenido diversas reuniones con la DGMM para definir redacciones concretas de enmiendas en línea con las peticiones de ANAVE.

Estamos a la espera de recibir este informe con las enmiendas de compromiso, de cuyo contenido se informará al Comité Directivo.

Avances de la propuesta FUEL EU

Con respecto a la propuesta FUEL EU Marítimo, el trámite parlamentario va más retrasado que el de la Directiva ETS. El informe del ponente con sus propuestas está previsto que se presente a finales de abril.

Las propuestas de ANAVE en relación con este reglamento se centran en:

- Responsabilizar al operador comercial de los costes de este Reglamento.
- Responsabilizar a los suministradores de la disponibilidad en puerto de combustibles que cumplan los requisitos del reglamento.
- Eximir a las regiones ultraperiféricas.

La DGMM, que es quién lidera esta propuesta y varios eurodiputados nos han confirmado su apoyo.

7. Asamblea ANAVE 2022.

Se informa al Comité Directivo, a efectos de agenda, que la Asamblea General de ANAVE, se celebrará el martes, 21 de junio de 2022 en el Hotel Wellington (Calle Velázquez, nº 8, Madrid) y, tentativamente, con arreglo al siguiente **Orden del Día**:

1. Presentación de la Memoria de actividades.
2. Estado de cuentas de 2021 y Presupuesto para 2022.
3. Establecimiento de cuotas ordinarias.
4. Palabras del Presidente a la Asamblea.
5. Asuntos varios.
6. Nombramiento de censores de Acta.

Para el almuerzo del Acto público de Clausura de la Asamblea, prevemos asignar asientos solamente en 4 o 5 mesas (miembros de la Comisión Permanente y principales invitados) dejando libertad para elegir asiento en las demás.

Los actos previstos estarán copatrocinados por las empresas Carus (patrocinador principal), RINA y Knutsen.

Como en años anteriores, el reparto de invitaciones propuesto es el siguiente:

- Empresas que pertenezcan tanto a C. Permanente como a C. Directivo: **4 invitaciones.**
- Empresas que pertenezcan sólo al C. Directivo: **2 invitaciones.**
- Empresas que no pertenezcan al C. Directivo: **1 invitación.**

Más adelante se enviará la convocatoria formal de la asamblea y se informará más ampliamente sobre el acto.

Se propondrá al Comité Directivo que apruebe la Sede, Orden del Día y reparto de invitaciones para la Asamblea general ordinaria según se ha detallado.

8. Asuntos varios.

8.1. Instrucción de Servicio de la DGMM de aplicación a gabarras sobre condiciones mínimas de seguridad y prevención de la contaminación.

El 9 de marzo, la DGMM aprobó la Instrucción de Servicio 3/2022, que establece las condiciones mínimas de seguridad y prevención de la contaminación que deben cumplir las gabarras o buques para el suministro de búnker en puerto y en el mar territorial, e incluye una serie de requisitos de tipo administrativo, técnico y operacional. En ANAVE desconocíamos su contenido y no se nos ha consultado esta Instrucción antes de su publicación.

Nada más circularse, dos empresas nos informaron de problemas para cumplir varias de las disposiciones de la Instrucción. Inmediatamente, nos pusimos en contacto con la DGMM y se nos indicó que:

- no se va a interrumpir el suministro de combustible que proporcionan estos buques como consecuencia de la adaptación de los mismos a los requisitos de la Instrucción;
- la Instrucción se puede modificar si fuera necesario;
- no pretenden aplicarla de forma inmediata.

Hemos pedido a las empresas afectadas que nos informen de los problemas concretos o dificultades de cumplimiento que detecten en la misma. También, nos hemos ofrecido a organizar una reunión interna en ANAVE con las empresas afectadas para consensuar puntos en común sobre la Instrucción e informar a la DGMM.

Desde nuestro punto de vista, la redacción de la Instrucción no es correcta. Su apartado tercero establece que, en virtud del Reglamento UE 2017/352, el servicio de suministro portuario de combustible adquiere la condición de 'Servicio Portuario' de tipo técnico-náutico junto con los de practica, remolque y amarre/desamarre. Sin embargo, a día de hoy, no se ha efectuado ninguna modificación legislativa de la Ley de Puertos por la que se haya alterado el régimen aplicable a este servicio.

Asimismo, el Reglamento UE 2017/352 prevé que los Estados miembros podrán ligar la prestación de servicios portuarios a una serie de condiciones y dejar exentas una o varias categorías de servicios portuarios. Esto significa que no todos los servicios portuarios deben estar sujetos necesariamente al mismo régimen.

En nuestra circular de 17 de marzo [Explotación 13/2022/AB](#) les informamos con más detalle sobre este asunto.

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

El 8 de febrero se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando pruebas de conocimiento de la legislación marítima española para 2022, 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.

Las materias objeto del examen, el número y contenido de los temas (33) se mantienen sin cambios respecto de la convocatoria anterior de 2021.

En contacto con la DGMM, hemos sabido que la última versión del RD sobre titulaciones profesionales se encuentra en el Consejo de Estado, última fase antes de la publicación en el BOE. En dicho RD se posibilitará la racionalización de estas pruebas, con un temario más sintético que el actual o mediante la realización de un curso corto, como ha venido solicitando ANAVE, que dé cumplimiento a este trámite para reconocer los títulos de marinos extranjeros.

A mediados de febrero, la DGMM nos informó de que la normativa actual permite incorporar como 'Adenda' a la Resolución de 8 de febrero el temario y manual de contenidos para las pruebas de los jefes y primeros oficiales de máquinas. Ello significa que ya no tendrán que estudiar el mismo temario que los capitanes y primeros oficiales de puente, sino uno más reducido y específico para su departamento.

La DGMM nos consultó el índice de capítulos y materias que tenían previsto incluir en la 'Adenda'. Tras analizarlo, les propusimos eliminar varios apartados y nos han contestado que están de acuerdo en suprimirlos. ANAVE se ha comprometido a presentar un temario desarrollado que prevén que podrá estar disponible en la web del MITMA para la primera fecha de las pruebas, prevista para mayo.

En nuestra circular de 9 de febrero [Laboral 3/2022/AB](#) les informamos sobre este asunto.

8.3. Botiquines. Obligación de llevar un concentrador de oxígeno en buques con botiquín tipo "C" y autorizados para transportar mercancías peligrosas.

El 22 de diciembre, se publicó en el BOE una actualización del contenido de los botiquines obligatorios de los buques, que estableció un plazo hasta el 23 de marzo de 2022 para adaptar los botiquines actuales. Como novedad, se exige a los buques autorizados a transportar mercancías peligrosas llevar un concentrador de oxígeno o una botella de oxígeno medicinal, independientemente de la naturaleza de dichas mercancías.

Una empresa nos consultó si esta obligación también se aplicaba a buques en navegaciones de categoría “C” (a menos de 60 millas del puerto más próximo) y con botiquines tipo “C” (de contenido reducido), ya que el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG) les exige si cumplen ciertos requisitos.

El 7 de marzo, ANAVE y la empresa afectada nos reunimos con el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM y varios colaboradores de su departamento, quienes nos aclararon varias cuestiones sobre esta norma:

- El concentrador de oxígeno en los buques de botiquín tipo “C” ha eliminado el botiquín de antídotos generales y específicos, obligatorio hasta ahora en buques que transportan sustancias peligrosas.
- La inversión anual del botiquín de antídotos es de unos 2.000€ anuales mientras que el rango de precios del concentrador varía entre 200 y 2.000€, su mantenimiento es sencillo y se efectúa cada 3 años.
- Los gastos de la adquisición del concentrador van a ser subvencionables en las convocatorias de ayudas de botiquines.
- Si el buque tiene en vigor el Certificado de Botiquín después del 23 de marzo, se exigirá el equipo en la fecha de la renovación del mismo.
- Si alguna empresa tiene dificultades para conseguir este equipo, el ISM podrá estudiar caso a caso una solución si se justifica documentalmente la no disponibilidad y se comunica con antelación a la fecha de caducidad del certificado.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [Explotación 12/2022/AB](#).

8.4. Relevos de tripulaciones.

Requisitos para hacer relevos en China:

El 28 de enero, los Ministerios de Transportes y Asuntos Exteriores, y la Administración General de Aduanas de China publicaron un documento sobre los requisitos para que los marinos se sometan a una prueba COVID-19 a bordo antes de llegar a China, si el buque tiene previsto efectuar relevos de tripulaciones.

Este documento se ha interpretado por Intertanko e ICS como una relajación de las medidas ya que, desde el comienzo de la pandemia, China prohibió cualquier relevo de tripulantes en su territorio y estableció unas estrictas normas de entrada a su país.

No obstante, la recomendación de ICS a los armadores es contactar con los agentes locales antes de planificar cualquier relevo en dicho país. Una empresa asociada nos ha informado de que los relevos de marinos extranjeros siguen sin estar permitidos en Tianjin y otra nos ha indicado que según su agente este documento sólo se aplica a tripulaciones chinas.

Pueden ampliar esta información en nuestra circular [Explotación 6/2022/AB](#).

Problemas con el retorno de marinos a sus países de origen sin la pauta completa de vacunación:

El 18 de marzo, una empresa nos informó de la imposibilidad de gestionar el retorno un tripulante hondureño y otro peruano a sus países de origen desde Singapur vía Madrid (ambos sin la pauta completa de vacunación) debido a que la aplicación informática ‘Spain Travel Health –SpTH’ no permite generar un código QR sin adjuntar el certificado de vacunación con las dos dosis al cumplimentar el formulario de control sanitario. La aplicación tampoco está diseñada para reconocer las excepciones previstas en la normativa (como es el caso de los marinos), y que se pueda obtener igualmente el código QR. Dicho código debe presentarse a las compañías aéreas antes de embarcar y en los controles sanitarios en el punto de entrada de España.

Gracias a la implicación personal y gestiones realizadas por los directores de la DGMM, de la Unidad de Emergencias y Gestión de Crisis del MITMA y ANAVE dichos marinos pudieron finalmente viajar sin

problemas y pasaron los controles de inmigración sin incidencias. No obstante, vamos a informar de esta situación a Sanidad Exterior para que se corrija urgentemente ya que están previstos nuevos retornos en las mismas condiciones para la semana que viene.

8.5. Recargos en las tasas aplicables al tránsito de buques por el canal de Suez.

El 27 de febrero la Autoridad del Canal de Suez (SCA) anunció la aplicación de una serie de recargos (entre el 5% y el 47%) para los buques que transitan por el canal, dando sólo un plazo de 48 horas de margen entre el anuncio y la aplicación efectiva de la medida a partir del 1 de marzo de 2022.

En respuesta a este anuncio, la Cámara Naviera Internacional contactó con la SCA para aclarar los motivos de estos recargos, manifestó la preocupación del sector por la falta de un período de preaviso adecuado antes de aplicar el aumento de las tasas y solicitó un aplazamiento de 6 meses para aplicar esta medida.

Por su parte, la SCA ha comentado las siguientes cuestiones:

- El motivo de los recargos ha sido reflejar el significativo crecimiento del comercio mundial.
- Son temporales, no son un cambio permanente en la estructura de tarifas del canal, y podrían revisarse, modificarse o cancelarse en caso de que se normalicen las condiciones del mercados.
- Tienen previsto anunciar nuevas medidas para compensar las posibles implicaciones comerciales negativas del actual conflicto en Ucrania.

Para más detalle ver circulares [Explotación 10/2022/AB](#) y [Explotación 11/2022/AB](#).

8.6. Incidencia del paro del transporte por carretera en las empresas navieras.

El 17 de marzo, la CEOE convocó una reunión urgente en la que ANAVE participó para tratar la situación que está provocando el paro indefinido del sector del transporte de mercancías por carretera por el alto precio del combustible y las condiciones laborales de los camioneros.

En dicha reunión, se nos informó de la creación de un Comité de Coordinación entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transportes para responder a los incidentes y bloqueos que están provocando piquetes estratégicos en puertos y centros de logística a gran escala.

Este Comité se está reuniendo tres veces al día y la CEOE es la encargada de notificarles la información recibida de sus miembros sobre dónde y cuáles son los principales problemas que se están produciendo, para que dicho Comité tome las medidas oportunas.

En nuestra circular [Explotación 14/2022/AB](#) solicitamos a las empresas que nos informen de cualquier incidente o problema que les pueda estar afectando para que la transmitamos a la CEOE.

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

El 8 de febrero 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, cuya celebración se ha previsto en el mes de marzo. 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 3/2022/AB](#).

8.8. Borrador de criterios para autorizar las dispensas de bandera europea.

A finales de febrero se envió a las empresas el último borrador de criterios para autorizar las dispensas de bandera europea en el que se incluía, en el apartado sobre disponibilidad, un párrafo adicional para el caso de buques de línea regular.

No se recibió ningún comentario a esta propuesta y, a principios de marzo, enviamos este documento a la DGMM solicitando, además, una reunión para poder comentarlo.

8.9. Plataforma EU-Lisa

A partir de determinadas fechas, las empresas navieras que transporten pasajeros nacionales de terceros Estados hacia territorio Schengen deberán verificar, antes del embarque, que la documentación aportada cumple ciertos requisitos. Para ello deberán utilizar obligatoriamente la Plataforma EU-Lisa:

- A partir de septiembre de 2022, se verificará si estos pasajeros han utilizado ya el número de entradas autorizadas por su visado.
- A partir de mayo de 2023, se comprobará que los pasajeros exentos de visado tienen una autorización de viaje válida para entrar en el espacio Schengen.

Las empresas navieras debían registrarse en la Plataforma antes del 28 de febrero para asegurarse de que podrán llevar a cabo estas consultas una vez que lance el sistema.

La DG de Policía, en colaboración con Puertos de Estado tienen previsto organizar, durante el segundo trimestre del año, una reunión por videoconferencia con las navieras para explicar el funcionamiento de esta plataforma, los requisitos técnicos necesarios para hacer las consultas de verificación y aclarar posibles dudas.

Pueden ampliar esta información en la circular [Explotación 8/2022/MH](#).

8.10. Licitación de 2 líneas ferry en Dinamarca.

La embajada de España en Dinamarca nos ha informado de la publicación de dos licitaciones para la gestión de dos líneas marítimas de transporte en ferry en este país. La duración de ambos contratos es de 10 años, prorrogables por un año adicional y la entrada en servicio prevista es el 1 de septiembre de 2024 (línea entre Bøjden y Fynshav) y 1 de enero de 2025 (línea entre Ballen y Kalundborg).

El plazo para la recepción de ofertas es, en ambos casos, hasta las 12:00 horas (CET) del 15 de agosto de 2022.

Pueden consultar los requisitos exigidos a las empresas, así como las características de estas ofertas en nuestra circular [Explotación 8/2022/MH](#)

8.11. Reglamento de taxonomía y directrices de ayudas de estado en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022.

El Reglamento de taxonomía fija los criterios para determinar qué actividades económicas se consideran medioambientalmente sostenibles. En este contexto, el transporte marítimo tiene esta consideración y se clasifica como una actividad de transición, que se define como aquella para la que no existe una alternativa ni tecnológica ni económicamente viable de bajas emisiones de carbono y que contribuye de forma sustancial a la mitigación del cambio climático. No obstante, aunque la actividad económica se considere sostenible, para que la inversión en un buque también se considere sostenible, éste deberá cumplir una serie de criterios técnicos de selección que se detallan en un Reglamento delegado.

Además, a partir del 1 de enero de 2022 las grandes empresas deberán informar sobre su alineación con este Reglamento. Se consideran empresas grandes las que cumplen dos de los siguientes criterios: tienen más de 250 empleados; volumen de negocio de al menos 40 millones de euros; activos por valor de 20 millones de euros.

Las Directrices de ayudas de estado en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022 establecen el marco en el que los Estados miembros pueden conceder ayudas estatales para facilitar el desarrollo de actividades económicas que mejoren la protección del medio ambiente sin que se falsee la competencia o se produzcan distorsiones en el mercado interior. Estas directrices

incluyen la posibilidad de otorgar ayudas para la adquisición o adaptación de buques que sean considerados limpios (es decir, cumplan los criterios técnicos de selección establecidos en el Reglamento de taxonomía).

Pueden consultar un resumen de ambos documentos en nuestra circular [Varios 5/2022/MH](#)

8.12. Huelga convocada para el 8 de marzo. Resolución de servicios mínimos.

El lunes 7 de marzo, la DGMM nos envió la Resolución de servicios mínimos establecida por la Secretaría de Estado de Infraestructura, Transporte y Vivienda, para la huelga convocada el martes 8 de marzo en algunas Comunidades Autónomas.

Como viene sucediendo desde 2019, este documento establecía, para algunas líneas, unos servicios mínimos *“que deberán ser cubiertos entre todas las compañías que operen en las mismas”*, sin especificar cuántos servicios debe hacer cada una.

En tres ocasiones hemos insistido a la DGMM que no deberían obligar a las empresas a llegar a un acuerdo sobre cómo prestar los servicios mínimos, entre otros motivos por el posible conflicto con las normas de competencia. La DGMM mantiene que esta resolución solo fija los servicios mínimos y, cada compañía, de acuerdo con sus trabajadores, puede optar por establecer más servicios durante la jornada de huelga superando, en conjunto, los servicios mínimos establecidos.

8.13. Jornada sobre el desarrollo de corredores verdes marítimos entre España y Reino Unido.

El 30 de marzo se celebra esta jornada, organizada por la Embajada Británica en Madrid, en colaboración con el Departamento de Transportes del Reino Unido, el Foro Marítimo Mundial y la Comisión de Transiciones Energéticas. Se puede asistir de forma presencial, en la Embajada Británica en Madrid o por videoconferencia vía Teams.

El objetivo es reunir a los representantes de la cadena de valor del transporte marítimo y a los proveedores de soluciones de descarbonización para explorar el potencial de desarrollo de ‘corredores verdes marítimos’ entre ambos países y mostrar las oportunidades empresariales y económicas que éstos pueden suponer para España.

Como saben, Reino Unido y España han firmado la [Declaración de Clydebank](#), por la que se comprometen a facilitar el desarrollo de corredores ‘verdes’ libres de emisiones de carbono para el transporte marítimo. Para poder descarbonizar una ruta marítima específica, se identificarán y tomarán medidas conjuntas con los puertos, operadores y otros eslabones de la cadena logística.

Un primer objetivo de esta declaración es desarrollar al menos 6 corredores ‘verdes’ para mediados de esta década. También se prevé la designación de corredores verdes en líneas de cabotaje nacional dentro de la jurisdicción y el control de un país firmante.

Informamos a las empresas en la circular [Jornadas 10/2022/MH](#)

9. Ruegos y preguntas.