



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Miércoles, 9 de abril de 2014, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
c/ Dr. Fleming, 11, 1º D - 28036 MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Tramitación parlamentaria del Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.
 - 2.2. Estructura y funcionamiento de SASEMAR. Contactos mantenidos con la DGMM y con la Secretaria General de Transportes.
 - 2.3. Seguimiento de la aplicación del MLC 2006. Regulación de las agencias de *man-ning*. Posible acto público en Valencia.
 - 2.4. Archivo de la propuesta de Reglamento UE sobre servicios portuarios.
 - 2.5. Reuniones en ECSA.
 - 2.6. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. *Tax Lease*.
 - 3.1. Presentación de recurso de intervención por parte de ECSA.
 - 3.2. Novedades normativas en las normas de aplicación del *Tax Lease*.
4. Plan lista blanca de la DGMM. Instrucción de Servicio. Jornada formativa ANAVE-DGMM.
5. Aplicación a los buques metaneros de los nuevos límites al contenido de azufre de los combustibles marinos en las ECAs desde el 1 de enero de 2015.
6. Convenio sobre gestión de agua de lastre. Propuesta de Puertos del Estado para que ANAVE colabore en la financiación en un estudio sobre posibles exenciones.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de [acta](#) de la reunión anterior se circuló, junto con el Orden del Día de esta reunión, el pasado 25 de marzo.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1 Tramitación parlamentaria del Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.

En el debate en el Pleno del Congreso que tuvo lugar el pasado 13 de marzo, se rechazó la enmienda de totalidad presentada por el Grupo Parlamentario Izquierda Plural (IU-ICV-CHA), según les informamos mediante la circular de fecha 14 de marzo 2014 y referencia [Varios 13/2014/EC](#).

Asimismo, como les anunciamos en las [notas sobre las novedades, actividades y gestiones de ANAVE](#), que se circularon al Comité Directivo el pasado 11 de marzo, el plazo para presentar enmiendas parciales al articulado del PLNM se amplió nuevamente hasta el 1 de abril. Es previsible que esta sea la última prórroga y que la tramitación efectiva comience de inmediato.

Como ya les hemos informado, en la tramitación de este proyecto, la Comisión de Justicia tiene capacidad legislativa plena, lo que significa que las enmiendas no se discutirán en Pleno. Por tanto, la tramitación debe ser rápida y podría estar concluida antes del verano.

A lo largo de las últimas semanas, hemos redoblado nuestros contactos con los dos grupos parlamentarios mayoritarios, recabando el apoyo a las enmiendas que hemos propuesto desde ANAVE y que las empresas asociadas conocen.

Del mismo modo, en los últimos días, se ha confirmado nuestra preocupación de que pudieran proponerse enmiendas para eliminar del Art. 101 del proyecto la posibilidad de que las Organizaciones Reconocidas puedan limitar su responsabilidad. En consecuencia, hemos llevado a cabo todas las gestiones posibles cerca del ministerio de Fomento pidiendo el mantenimiento del texto del proyecto. No obstante, al cierre de estas notas, **parece confirmado que será precisamente el Grupo Parlamentario Popular quien presente dicha enmienda.**

Se ampliará y actualizará esta información en la reunión del Comité Directivo.

2.1. Estructura y funcionamiento de SASEMAR. Contactos mantenidos con la DGMM y con la Secretaria General de Transportes.

Como recordarán, en la última reunión del Comité Directivo, al tratar sobre la importante subida de la tasa portuaria por señalización marítima que había introducido el RD-ley 1/2014 para compensar el déficit de SASEMAR, una empresa asociada manifestó que **ANAVE debería hacer gestiones ante el ministerio de Fomento para que se estudien soluciones de colaboración público-privada que, sin perder o incluso mejorando la operatividad de los buques de salvamento, resulten de menor coste para el Estado.** Un ejemplo podría ser el régimen utilizado por la Agencia Europea de Seguridad Marítima para contratar la disponibilidad de buques para la recogida de hidrocarburos. Como consecuencia, se acordó que ANAVE iniciaría dichas gestiones.

Con ocasión de la reunión del jurado del premio ANAVE de periodismo, el presidente y director general de ANAVE expusieron esta posibilidad al Director General de la Marina Mer-

cante quien, como es sabido, es el presidente de SASEMAR y éste manifestó su conformidad para que se plantease este asunto en la reunión con la Secretaria General de Transportes que estaba prevista para el 6 de marzo.

A dicha reunión asistieron el presidente y director general de ANAVE, la Secretaria General de Transportes, Dña. Carmen Libroero y director general de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero. Aparte de otros asuntos, en relación con la subida de la tasa de señalización marítima y la financiación de SASEMAR, el presidente de ANAVE informó de que varias empresas asociadas habían manifestado su interés porque se estudiaran soluciones de cooperación público-privada en la gestión operacional del salvamento que resulten en menores costes para la Administración sin penalizar la operatividad.

La Secretaria General manifestó que el ministerio ha desarrollado un estudio pormenorizado sobre las diferentes alternativas y del que se desprende la conveniencia de la integración de Remolques Marítimos en SASEMAR y el incremento de la tasa portuaria de señalización marítima. No obstante, aseguró estar abierta a recibir las propuestas concretas que el sector o empresas individuales desearan plantear para una gestión económica más eficiente. A este fin, **pidió que dichas propuestas se concretasen en lo posible en un documento o informe escrito que sirva de base a una reunión.**

Se pedirán a los miembros del Comité Directivo indicaciones sobre cómo proceder sobre este asunto.

2.2. Seguimiento de la aplicación del MLC 2006. Regulación de las agencias de manning. Posible acto público en Valencia.

Según tuvimos ocasión de informarles en la reunión de este Comité Directivo celebrada el pasado 12 de diciembre, la Inspección de Trabajo (IT) nos había confirmado que no tenían inconveniente en que siguiera siendo la DGMM, mediante la correspondiente certificación, la que autorice a estas agencias para actuar, siempre que existiese alguna norma que les atribuyese tal competencia, y no únicamente sobre la delegación del Oficio del Servicio Público de Empleo Estatal (SEPE), actualmente existente. Tanto la DGMM, como la IT y el SEPE, se han mostrado conformes con la necesidad de elaborar tal norma.

Por ello, enviamos a la DGMM, una carta en la que pedimos a la Administración que elabore una normativa específica que establezca *“un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación”* para la regulación de este tipo de agencias especializadas, diferente a la ya existente para las agencias de colocación, y que, sobre la base de lo establecido en la citada Regla 1.4 del MLC 2006, aporte la necesaria seguridad jurídica y recoja las especificidades propias de este tipo de empresas, diferencias que trasladamos a la Administración en la citada carta.

Las últimas noticias sobre este asunto nos indican que la Dirección General de Empleo no apoyaría este proceder y, por el contrario, sería partidaria de aplicar a las empresas españolas de manning la normativa general sobre agencias de colocación. Estamos elaborando una propuesta concreta de iniciativa legislativa necesaria, que junto con un informe explicativo de las necesidades y especificidades del sector presentaremos al Ministerio de Empleo y Seguridad Social para trabajar con ellos este asunto y reconducir su posición. Para estas gestiones contamos con el visto bueno tanto de la DGMM como de la IT.

En relación también con el MLC 2006, la IT nos ha consultado sobre la conveniencia de organizar un acto público en Valencia (donde ya se celebró uno en otoño del pasado año), con participación de las Administraciones afectadas y de las centrales sindicales. Uno de los posibles asuntos a tratar sería precisamente la regulación de las agencias de manning. Se consultará a los miembros del Comité Directivo sobre la conveniencia y oportunidad o no de la celebración de este acto.

2.3. Archivo de la propuesta de Reglamento UE sobre servicios portuarios.

Knut Fleckenstein, europarlamentario alemán y ponente de la propuesta de Reglamento sobre acceso al mercado de los servicios portuarios y de transparencia financiera de los puertos, confirmó el jueves 13 de marzo que **la tramitación parlamentaria de este reglamento quedaba suspendida**, alegando tres razones para su decisión:

- la falta de tiempo en la presente legislatura del Parlamento Europeo antes de las elecciones de mayo;
- la falta de compromiso sobre uno de los elementos más importantes: el ámbito de aplicación del capítulo sobre acceso al mercado de los servicios portuarios, y,
- la necesidad de comprender mejor las intenciones de la Comisión Europea en relación con las normas sobre ayudas de Estado a los puertos.

Ésta es ya la tercera vez que fracasa una propuesta de la Comisión para regular los puertos y sus servicios. El enfoque más modesto y prudente adoptado por la Comisión en este su tercer intento, que dejaba fuera la estiba y los servicios a los pasajeros, parecía en principio tener más posibilidades de éxito. Sin embargo, en el Comité de Transportes del Parlamento Europeo se presentaron más de 500 propuestas de enmienda, muchas de las cuales dejaban prácticamente vacía de contenido la propuesta, por lo que ECSA ya había anunciado que, en esos términos, no la apoyaría.

Ante esta situación, **ECSA ha pedido a la Comisión que presente, a la mayor brevedad posible, su anunciada propuesta en relación con las exenciones de practicaje.**

2.4. Reuniones en ECSA.

El día 3 de abril, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier participarán en una reunión del Board of Directors de ECSA, en la que, entre otros asuntos, se tratará sobre la presentación de un recurso de intervención por parte de ECSA en el caso abierto en Luxemburgo sobre el Tax Lease español (ver punto 3.1 de estas mismas notas).

Con motivo de esta reunión, ECSA ha organizado un almuerzo de trabajo el miércoles 2 de abril con parlamentarios europeos así como un seminario denominado “Perspectivas y retos del transporte marítimo Europeo”, en el que se presentará un estudio elaborado por Oxford Economics para ECSA sobre “La importancia económica del sector naviero europeo”.

ANAVE participará en todos los actos organizados y **en la reunión se informará al Comité Directivo sobre los principales asuntos tratados.**

2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.

- El 13 de marzo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Carlos Rodrigues Santos y D. Roy Garibaldi, del Registro Internacional de Buques de Madeira.
- El 25 de marzo, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión del Consejo General del ISM.
- El 26 de marzo, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en la reunión constitutiva del Grupo de Trabajo 1 del Consejo de Seguridad Marítima Nacional.
- El día 28 de marzo, D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier participaron en la jornada “*Los sectores marítimo y portuario: claves en la reactivación de la economía española*”, organizada en Denia por la Fundación Lex Forum - Denia, que dirige D. Enrique Sastre Botella, con la colaboración de Fundación Balearia, ANAVE, Puerto Natura - Balearia Port y Fundación Benéfico Patrimonial Marqués de dos Aguas.

D. Adolfo Utor intervino en la mesa redonda “*Los Puertos del Estado: El reto de la competitividad y su importancia para las exportaciones y la reactivación de la Economía Española*”, y D. Manuel Carlier, en la de “*Las Reformas del Sector Marítimo: Adecuación a las nuevas necesidades*”. El acto contó igualmente con la participación, entre otras autoridades, de D. Rafel Catalá Polo, Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda; D. Andrés José Ayala Sánchez, Diputado del GP Popular; D. José Segura Clavell, Diputado del GP Socialista; D. José Llorca Ortega, Presidente de Puertos del Estado y D. Rafael Rodríguez Valero, Director General de Marina Mercante.

- El 31 de marzo, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM de Madrid.
- El 1 de abril, D. Manuel Carlier se reunió, en la DGMM, con el Director General, D. Rafael Rodríguez Valero y el subdirector, D. Victor Jiménez, para tratar sobre las inspecciones del “Plan Lista Blanca”.

Jornadas y reuniones que tendrán lugar próximamente:

- El 2 de abril, Dña. Elena Seco tiene previsto participar en una reunión del Comité Técnico Naval de Bureau Veritas (Club Financiero Génova).
- El 3 de abril, Dña. Maruxa Heras participará en una reunión del Grupo de Trabajo de Actividad del Sector Privado de la CEOE.

3. Tax Lease.

3.1. Presentación de recurso de intervención por parte de ECSA.

En la reunión del Comité de Política Marítima de ECSA celebrada el pasado 26 de febrero, varias asociaciones de navieros europeas (con especial interés las de Dinamarca y Noruega), expresaron la conveniencia de que ECSA interviniese como coadyuvante en este caso (ver [nota sobre las novedades, actividades y gestiones de ANAVE](#) de 11 de marzo).

Tras consultar por correspondencia al Board of Directors de ECSA, y no mostrar ninguna asociación objeción alguna, el 12 de marzo se mantuvo una reunión por videoconferencia en la que participaron las asociaciones de Italia, Dinamarca, Noruega, Alemania, Bélgica y España, en la que se acordó:

- La presentación por parte de ECSA de una demanda de intervención en apoyo de la decisión de la Comisión, en la que se hiciera referencia a más de una apelación, para evitar que la no aceptación de uno de los recursos deje a ECSA sin posibilidad de actuación.
- La contratación de un bufete de abogados especializado para llevar el caso. Tras solicitar oferta de varios bufetes, se ha seleccionado a Linklaters.
- Que ECSA asumiera el coste de la primera fase del proceso, la presentación formal de la demanda de intervención, estimado en 10.000€. Si la demanda es aceptada por el Tribunal General, se propone repartir el coste de las fases restantes (estimados en 40.000€) entre aquellas asociaciones con un interés directo y significativo en el caso (este punto se debatirá nuevamente en el Board de ECSA que se celebra en Bruselas el jueves 3 de abril).

Se informará al Comité Directivo de lo tratado en el Board de ECSA en relación con este último punto y, en su caso, **se pedirá su punto de vista sobre la asunción, por parte de ANAVE, de parte de los costes de la demanda de intervención.**

3.2. Novedades normativas en las normas de aplicación del Tax Lease.

A través de la Ley 1/2014, publicada en el BOE el pasado día 1 de marzo, se ha introducido en la Ley del Impuesto de Sociedades (LIS) una disposición transitoria (42ª), por la que se da aplicación a algunas de las cuestiones recogidas en la Decisión de la Comisión Europea de 17 de julio de 2013, relativa al régimen fiscal aplicable a determinados acuerdos de arrendamiento financiero (Tax Lease).

Concretamente, se establece que las autorizaciones administrativas concedidas entre el 30 de abril de 2007 y el 29 de junio de 2011, en relación con el nuevo apartado 11 del artículo 115 de la LIS, y con el régimen fiscal especial de entidades navieras en función del tonelaje, en favor de agrupaciones de interés económico, tendrán las siguientes especialidades:

- Lo dispuesto en el apartado 11 del artículo 115, no resultará de aplicación en la medida en que constituya ayuda de Estado incompatible en los términos previstos por la referida Decisión.
- No resultará de aplicación el régimen fiscal especial de entidades navieras en función del tonelaje a las agrupaciones de interés económico, en la medida en que constituya ayuda de Estado incompatible en los términos previstos por la referida Decisión (es decir, cuando dichas AIEs sean propietarias de un único buque y no participen en su gestión náutica ni comercial).

Las empresas asociadas que hayan participado en operaciones de Tax Lease autorizadas entre las fechas mencionadas deberían comprobar si estas modificaciones legales pueden

4. Plan lista blanca de la DGMM. Instrucción de Servicio. Jornada técnico/formativa ANAVE-DGMM.

Como consecuencia de las 7 detenciones sufridas por los buques de pabellón español en 2012-2013 y la disminución del número anual de inspecciones a nuestros buques por la introducción del nuevo régimen de inspección, la permanencia de España en la Lista Blanca de banderas del MOU de París en 2015 se ve seriamente comprometida.

El 11 de marzo, una empresa asociada nos informó de que la DGMM había enviado a las Capitanías Marítimas una nueva Instrucción de Servicio sobre el “Plan Lista Blanca”, de inspecciones a los buques de pabellón español que tengan previsto hacer escala en puertos extranjeros, que “endurece” las inspecciones que hasta ahora se han venido haciendo a los buques como parte de la aplicación de dicho Plan. El Director General de la Marina Mercante nos confirmó el envío de esta nueva instrucción de revisión del “Plan Lista Blanca” y nos indicó que su finalidad “no es sorprender a las empresas, sino prevenir las detenciones de buques en el extranjero”.

En esencia, la Instrucción de Servicio establece lo siguiente:

- El tiempo entre una inspección de “Lista Blanca” y la siguiente será de 3 meses, es decir, el buque será objeto de inspección, antes de despacharlo a puerto extranjero, si han transcurrido 3 meses desde la última inspección realizada. El tipo y alcance de la misma dependerá del perfil de riesgo que el buque tiene asignado en el sistema THETIS.
- Si un buque de pabellón español tiene previsto salir con destino a un puerto extranjero durante el fin de semana, lo deberá notificar a la Capitanía Marítima con una antelación mínima de 72 h.
- Si de la inspección “Lista Blanca” resultan 5 o más deficiencias, la capitanía lo deberá notificar a la DGMM y si ésta considera que alguna de ellas es “significativa”, podrá proponer la iniciación de un procedimiento administrativo sancionador.

- Todas las deficiencias que resulten de la inspección se deberán corregir como condición previa al despacho a satisfacción de la inspección.

En la circular de ref. [SMA 11/2014/AB](#) hemos sugerido a las empresas que tengan bien en cuenta la “lista de comprobación” que se incluye en la Instrucción de Servicio, que adjuntábamos, para evitar que se produzcan deficiencias que son motivo de detención.

No obstante, en las dos últimas semanas, varias empresas nos han hecho llegar su preocupación con relación a estas inspecciones.

Por ello, en una reunión mantenida con la DGMM el día 1 de abril, hemos insistido en nuestro punto de vista de que las medidas positivas de concienciación y colaboración resultan, a la larga, mucho más efectivas que las coercitivas y hemos reiterado nuestro ofrecimiento a **organizar, conjuntamente con la DGMM y probablemente con alguna sociedad de clasificación, una jornada de trabajo/formación monográfica sobre prevención de las detenciones.**

Se ha acordado la fecha del **29 de abril** para la celebración de dicha jornada. El lugar podría ser la DGMM, ANAVE o la Escuela de Ingenieros Navales, en función del número de asistentes. Estamos preparando una Circular sobre este asunto.

5. Aplicación a los buques metaneros de los nuevos límites al contenido de azufre de los combustibles marinos en las ECAs desde el 1 de enero de 2015.

En nuestra [nota](#) de 11 de marzo, a la que se ha hecho referencia anteriormente, también les informábamos de las gestiones de SIGTTO, ECSA y ANAVE con vistas a conseguir una solución al problema que plantea en los buques metaneros la entrada en vigor, el 1 de enero de 2015, de los nuevos límites de azufre (0,1%) al combustible marino en las ECAs. En particular, se está trabajando para que se permita a estos buques utilizar, durante la navegación por las ECAs, el mismo método de equivalencia ya aprobado por la Comisión mediante una Decisión de diciembre de 2010 para estos buques durante su estancia en puerto.

La última novedad en relación con este asunto es que los servicios jurídicos de la DG ENV de la Comisión están analizando las posibles vías legales para ampliar el ámbito de aplicación de la citada Decisión (que ellos entienden que autoriza su aplicación por los buques metaneros única y exclusivamente **en puerto**), a estos mismos buques durante su **navegación por las ECAs**. Básicamente se plantean dos vías: la modificación de la Directiva (para lo cual ya no habría tiempo antes del 1 de enero de 2015), o el uso de actos delegados.

Está previsto que la Comisión consulte, en las próximas semanas, a los gobiernos de los Estados miembros, especialmente a aquellos con costas en zonas ECAs, su posición en relación con este asunto, por lo que hemos elaborado una [nota resumen](#) que hemos remitido a la DGMM y el resto de ministerios implicados (medio ambiente e industria), pidiendo el apoyo del gobierno español.

También hemos informado a Miguel Nuñez, representante de España en la OMI, ya que esta semana, con motivo de la celebración del Comité de Protección del Medio Ambiente (MEPC 66), SIGTTO tiene previsto recabar el apoyo de los Estados miembros en relación con este asunto.

En resumen, si bien llevará aún unos meses, las impresiones son buenas y es previsible que se pueda obtener la autorización legal antes del 1 de enero de 2015.

Se informará en el Comité Directivo de cualquier novedad en relación con este asunto.

6. Convenio sobre gestión de agua de lastre. Propuesta de Puertos del Estado para que ANAVE colabore en la financiación en un estudio sobre posibles exenciones.

Es probable que en la segunda mitad de 2015 entre en vigor el Convenio Internacional para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los buques (BWM), lo que significa que **las empresas deberán instalar a bordo de sus buques sistemas de tratamiento del agua de lastre** para cumplir las disposiciones del mismo.

No obstante, la regla A-4 del BWM establece que un Estado Parte del convenio puede conceder exenciones en las aguas bajo su jurisdicción en los siguientes casos:

- Si el buque realiza un viaje entre puertos o lugares específicos; o si opera exclusivamente entre puertos o lugares específicos.
- Las exenciones serán efectivas por un periodo no superior a 5 años, a reserva de un examen intermedio.
- Se conceden a buques que no mezclen agua de lastre ni sedimentos excepto entre los puertos o lugares que se citan en el primer apartado.
- Se conceden de acuerdo con las Directrices sobre la evaluación de riesgos elaboradas por la OMI.

Lo anterior significa que **las empresas disponen de las siguientes alternativas** para la puesta en práctica del Convenio BWM:

- Si el buque no toma nunca agua de lastre, el convenio en principio no le afecta.
- Si el buque toma agua de lastre y opera en régimen tramp (sin puertos prefijados), debe prepararse para cumplir el convenio en la fecha de su entrada en vigor.
- Si el buque toma agua de lastre y opera en línea regular puede optar por:
 - Instalar a bordo un sistema de tratamiento de agua de lastre, o bien,
 - Solicitar una exención por 5 años que, en caso de concedérsele, haría que el buque no estuviese obligado a instalar un sistema de tratamiento. No obstante, en principio el buque no podría operar fuera de las aguas bajo jurisdicción española.

Teniendo en cuenta lo anterior, Puertos del Estado nos ha invitado a participar en un proyecto que va a poner en marcha para estudiar la posible aplicación del régimen de exenciones a los buques que establece la regla A-4 del Convenio BWM.

Para participar, ANAVE tendría que firmar un convenio y contribuir con una aportación económica de 14.000 €. El proyecto tendrá una duración desde la firma del convenio hasta final de 2015 y contará con un presupuesto total de unos 80.000 €. Han confirmado su colaboración en el mismo la Asociación de Empresas Recogedoras de Residuos MARPOL (ANAM) y las AAPP de Vigo, Barcelona, Las Palmas y Huelva.

Los objetivos de este proyecto son los siguientes:

- Toma de muestras en un puerto de interés general (se ha elegido el de Vigo), mediante dos campañas en primavera y otoño, y estudio taxonómico de las especies encontradas.
- Recopilación, análisis y valoración de la información documental sobre las especies autóctonas en los hábitats marinos de los puertos de las AAPP participantes.
- Análisis de las implicaciones administrativas derivadas del procedimiento para otorgar las exenciones previstas en el Convenio BWM, siguiendo el protocolo que se describe en las Directrices.
- Puesta en común de datos estadísticos y económicos por las Partes sobre los volúmenes de agua de lastre, conocimiento del funcionamiento de los sistemas de tratamiento a bordo y coste de los mismos.

En el entendimiento de que se trata de un asunto de interés para al menos algunas empresas asociadas, se pedirá opinión al Comité Directivo sobre la conveniencia de establecer un grupo de trabajo ad hoc sobre esta materia y el posible interés de que ANAVE participe en el proyecto promovido por Puertos del Estado y sugerencias para su financiación.

En la circular de fecha 20 de marzo y referencia [SMA 13/2014/AB](#) les adjuntamos información adicional sobre este asunto.

7. Asuntos varios.

7.1. Régimen de tramitación en las subvenciones al transporte de residentes insulares.

Según ya tuvimos ocasión de informarles en la reunión de este Comité Directivo del pasado 11 de febrero, mediante el RD-Ley 1/2014, de reforma en materia de infraestructuras y transporte y otras medidas económicas, se introdujeron varias modificaciones en el régimen de tramitación de estas subvenciones.

Como saben, la principal novedad para las empresas navieras es la obligación de que la relación de todos los embarques reales producidos en los puertos, correspondientes a los trayectos bonificables, deberán ser remitidas electrónicamente a las Autoridades Portuarias (AAPP), o bien recabadas por estas últimas, “antes de que la nave llegue a su destino”. Posteriormente, las AAPP remitirán mensualmente esta información a la DGMM para su inspección y control.

En principio, esta obligación sería exigible desde el pasado 26 de enero, aunque la propia norma establece que “la remisión de esta información se realizará en el tiempo y forma que determine la DGMM”, por lo que hemos trasladado a esta última la conveniencia de que se haga una interpretación más flexible de la entrada en vigor de este apartado, ya que para otras cuestiones también recogidas en el RD, se establecen unos periodos transitorios para adaptarse a los establecido en dichas disposiciones.

Por otro lado, según nos confirman algunas de nuestras empresas asociadas, para los transportes interinsulares no existe aún un sistema informático para trasladar los listados de embarques. Por ello, se están manteniendo diversas reuniones entre la DGMM, las Capitanías Marítimas, las AAPP y las propias empresas, para empezar a trabajar en la creación de un fichero informático que permita dar cumplimiento a la citada norma. Estamos por tanto en contacto con la DGMM, para estar al corriente de los avances que se produzcan sobre este asunto.

7.2. Plan de acción del Consejo de Seguridad Marítima Nacional: suministro de datos de la flota mercante al Gobierno

El pasado mes de febrero, se presentó en el **Consejo de Seguridad Marítima Nacional (CNSM)**, el plan de acción del Consejo para este año, que, entre otros, contempla la creación de varios grupos de trabajo.

ANAVE ha sido invitada a formar parte del Grupo de Trabajo GT1, cuyo fin es la creación de una Plataforma de intercambio y compartición de información sobre el entorno marítimo tiene como función desarrollar los objetivos 1 y 2 del Plan de Acción del Consejo de Seguridad Marítima Nacional:

- Objetivo 1: Conseguir el desarrollo de una nueva plataforma de intercambio de información sobre el entorno marítimo (MSA)
- Objetivo 2: Compartir información para el conocimiento del entorno marítimo (MSA) con los medios actuales.

Para ello, el Gobierno nos ha pedido **información acerca de la flota de buques mercantes** (nombre, tipo y características principales) y servicios regulares que prestan, así como una persona de contacto de las mismas y la misma información respecto de la flota de buques remolcadores.

Los datos de que disponemos para enviar al Gobierno corresponden en principio a los **buques dados de alta en ANAVE** pero, si alguna empresa tiene interés en aportar datos de otros de sus buques, pueden comunicárnoslos a mheras@anave.es

Se consultará al Comité Directivo sobre la existencia de alguna reserva a que ANAVE facilite estos datos.

7.3. Mantenimiento del Registro Sinóptico Continuo

A mediados de marzo, el Área de Seguridad Marítima de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM nos envió una Guía para el mantenimiento del Registro Sinóptico Continuo (RSC), en cumplimiento de la regla 5 del capítulo XI-1 del Convenio SOLAS y la Resolución A.959(23).

En esencia, el documento detalla las instrucciones sobre el formato del RSC, su mantenimiento, y los formularios con los campos a cumplimentar:

- Documentos que comprenden el archivo del RSC del buque.
- Enmiendas e índices que deben cumplimentar la compañía o el capitán.
- Expedición por la DGMM de documentos RSC revisados y actualizados.
- Medidas a adoptar por los capitanes cuando reciban un documento RSC revisado y actualizado.
- Pérdida o deterioro de documentos del archivo del RSC del buque.
- Posibles incoherencias.

Nos han indicado que a partir de ahora la DGMM sólo van a expedir el Formulario 1 del RSC, siendo la compañía/capitán del buque quienes deban rellenar y presentar a la DGMM los Formularios 2 y 3 con las modificaciones que se soliciten.

Los buques que no dispongan de un RSC y a los que se les aplique el capítulo I de SOLAS, deberán solicitar la emisión del mismo a la mayor brevedad posible, por ejemplo, si el buque hubiera estado previamente abanderado en otro país, para emitir el RSC con numeración correlativa, y para ello deberán presentar copia de los RSC anteriores.

Pueden encontrar información adicional sobre este asunto en las circulares de referencia [SMA 12/2014/AB](#) y [SMA 14/2014/AB](#).

7.4. Fotos para el informe anual de ANAVE "Marina Mercante y Transporte Marítimo".

Como todos los años por estas fechas, estamos preparando la publicación "Marina Mercante y Transporte Marítimo", que se entregará junto con la Memoria Anual en la Asamblea General de la Asociación.

Para ilustrar sus contenidos, fundamentalmente los referidos a la flota de las navieras españolas, siempre intentamos contar con fotografías recientes de los buques de nuestras empresas asociadas (si fuera posible, de buques navegando o en puerto, en las que se vean igualmente edificios emblemáticos), y de tripulación (si fuese posibles algunas en la cámara de máquinas), con la mayor resolución posible (mínimo 300 píxeles/pulgada).

Rogamos que aquellas empresas que puedan colaborar en este aspecto y que aún no lo hayan hecho, nos envíen lo antes posible las fotografías de que puedan disponer, a la aten-

ción de nuestro Gabinete de Prensa (pdiaz@anave.es), para incluirlas en la citada publicación.

En caso de que nos envíen fotografías en archivos de gran tamaño, agradeceremos que utilicen preferentemente servicios como Dropbox, Mega o similares.

8. Ruegos y preguntas.