

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 18 de junio de 2020
Ref. ANAVE 10/2020/DM

Asunto: Publicaciones de ANAVE: Memoria - Marina Mercante y Transporte Marítimo 2019/2020

Muy Srs. nuestros:

El próximo día 23 de junio, en la Asamblea General Ordinaria de ANAVE, se presentarán, como todos los años, las publicaciones de ANAVE del asunto.

Aunque se han enviado por correo ordinario hace unos días, por si no las recibieran a tiempo, por problemas en el correo o porque no estuvieran trabajando físicamente en la oficina, adjunto enviamos ambas publicaciones en formato pdf, en baja resolución. El día de la asamblea se podrá descargar de la página web de ANAVE con mayor resolución.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier
Director General

-----<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----

Memoria 2019/2020



MEMORIA

PRESENTADA A LA ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA

Madrid, 23 de junio de 2020

La presente memoria resume las principales actividades desarrolladas desde la última Asamblea General Ordinaria, celebrada el 18 de junio de 2019, y el presente mes de junio de 2020, cuadragésimo tercer año de actividad de ANAVE dentro del actual marco legal y sexagésimo octavo ejercicio desde el inicio de la actividad asociativa, con la creación en 1951, de la Oficina Central Marítima (OFICEMA).

ÍNDICE

01/ ÓRGANOS DE GOBIERNO	5
02/ GRUPOS DE TRABAJO	6
03/ ALTAS Y BAJAS EN LA ASOCIACIÓN	6
04/ CUOTAS ASOCIATIVAS	7
05/ ASESORÍA GENERAL	7
06/ NORMATIVA NACIONAL	8
07/ NORMATIVA INTERNACIONAL	23
08/ ASUNTOS PORTUARIOS	33
09/ ASUNTOS LABORALES	35
10/ ESTUDIOS JORNADAS Y SEMINARIOS	37
11/ MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y PUBLICACIONES	43
12/ ACTIVIDAD ASOCIATIVA	46

ABREVIATURAS

A lo largo de esta memoria se utilizan frecuentemente las siguientes abreviaturas:

AdM: Autopistas del Mar.

AP / AAPP: Autoridad Portuaria / Autoridades Portuarias.

BOE: Boletín Oficial del Estado.

CE: Comisión Europea.

CNP: Consejo de Navegación y Puerto.

DOUE: Diario Oficial de la Unión Europea.

ECSA: European Community Shipowners' Associations.

ICS: International Chamber of Shipping.

ISM: Instituto Social de la Marina.

DGMM: Dirección General de la Marina Mercante.

GEI: Gases de Efecto Invernadero.

GNL: Gas Natural Licuado.

IS: Impuesto de Sociedades.

MITMA: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

MRV: Seguimiento, Informe y Verificación de emisiones de CO₂.

OMI: Organización Marítima Internacional.

PdE: Puertos del Estado.

PE: Parlamento Europeo.

RD: Real Decreto.

REC: Registro Especial de Buques y Empresas Navieras en Canarias.

SC / SSCC: Sociedad de Clasificación / Sociedades de Clasificación.

SEPE: Servicio Público de Empleo Estatal.

SPC Spain: Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.

TMCD: Transporte Marítimo de Corta Distancia.

ANAVE - ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Organización profesional de ámbito nacional, constituida para la coordinación, representación, gestión, fomento y defensa de los intereses empresariales sectoriales, dotada de personalidad jurídica y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

01/ÓRGANOS DE GOBIERNO

COMISIÓN PERMANENTE

- **Presidente:** D. Alejandro Aznar Sáinz, IBAIZÁBAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.
- **Vicepresidente y Tesorero:** D. Gonzalo Alvargonzález Figaredo, ERSHIP S.A.
- **Presidentes de las Comisiones de Tráficos:**
 - Buques Tanque: D. Andrés Luna Abella, TEEKAY SHIPPING SPAIN, S.L.
 - Buques Tramp de Carga Seca: D. Juan José Fernández-Ricoy, E. N. ELCANO, S.A.
 - Líneas Regulares de Pasaje: D. Adolfo Utor Martínez, BALEARIA EUROLÍNEAS MARÍTIMAS, S.A.
 - Líneas Regulares de Carga: D. Vicente Boluda Fos, BOLUDA CORPORACIÓN MARÍTIMA, S.L.
 - Buques Especiales: D. Juan Riva Francos, FLOTA SUARDÍAZ, S.A.
- **Vocales de libre designación:** D. Antonio Armas Fernández, de NAVIERA ARMAS, S.A.

COMITÉ DIRECTIVO

- **Vocales natos**
 - D. Guillermo Alomar, Balearia Eurolíneas Marítimas, S.A.
 - D. Gorka Carrillo, Boluda Lines, S.A.
 - D. Ignacio Boluda, Boluda Tankers, S.A.
 - D. Miguel Pardo, Cía. Trasmediterránea, S.A.
 - D. José Marrero, Distribuidora Marítima Petrogás, S.L.U.
 - D. Juan José Fernández-Ricoy, Empresa Naviera Elcano, S.A.
 - Dña. Patricia Susaeta, Ership, S.A.
 - D. Rafael Rolo, Flota Suardíaz, S.L.
 - D. Juan Ignacio Liaño, Fred Olsen, S.A.
 - D. Ronny Moriana, FRS S.L.U.
 - D. Jesús de Miguel, Ibaizabal Management Services, S.L.
 - D. Vicente Capell, Knutsen OAS España, S.L.
 - D. Francisco Alonso, Naturgy Aprovisionamientos, S.A.
 - D. Joaquín Viejo, Naviera Armas, S.A.
 - D. Jon Santiago, Naviera Murueta, S.A.
 - D. José Villasante, Teekay Shipping Spain, S.L.
- **Vocales de zona**
 - **Andalucía, Ceuta y Melilla:**
 - D. Jesús Valdivieso, Team Tankers International, Ltd.
 - **Asturias y Cantabria:**
 - D. Santiago Fernández, Navinorte, S.A.
 - **Canarias:**
 - D. Servando Luis León, Bernhard Schulte Canarias, S.A.U.
 - **Centro:**
 - D. Yago Suárez-Llanos, Naviera Sicar, S.L.
 - **Cataluña, Levante y Baleares:**
 - D. Eduardo Mayol, Formentera Cargo, S.L.
 - **Galicia:**
 - D. José Antonio Parada, Naviera de Galicia, S.A.
 - **País Vasco:**
 - D. José Luis Caraballo, Mureloil, S.A.

02/COMISIONES Y GRUPOS DE TRABAJO

COMISIONES

ANAVE cuenta con las comisiones que se han enumerado en el apartado anterior 'Comisión Permanente'. En los últimos años, estas comisiones no suelen reunirse físicamente. En caso necesario se consulta por correspondencia e-mail a las mismas sobre las materias de que se trate. Es más habitual que se lleven a cabo reuniones o consultas de grupos de trabajo (ver apartado siguiente).

No obstante, en el último ejercicio, se ha reunido dos veces la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje:

- En septiembre en relación con las exenciones temporales a las condiciones de tripulación de los buques adscritos a los servicios regulares de cabotaje insular (ver apartado específico en Normativa Nacional pág. 18).
- En mayo ante la grave situación por la que atravesaban las empresas de este segmento, se celebró por videoconferencia, otra reunión cuyos acuerdos se reseñan en el apartado 'Coronavirus' del capítulo Normativa Nacional de esta memoria (pág. 13).

GRUPO DE TRABAJO

ANAVE cuenta con varios grupos de trabajo, unos de carácter permanente y otros temporales:

- El grupo de trabajo sobre Seguridad y Medio Ambiente se reúne al menos dos veces al año, con ocasión de la presentación de los informes que ANAVE elabora semestralmente sobre novedades normativas en el ámbito internacional, europeo o nacional (ver capítulo sobre Estudios, Jornadas y Seminarios).
- Varios grupos de trabajo sobre temas específicos, que se debaten en reuniones *ad hoc*, aprovechando las reuniones del Grupo de Trabajo sobre Seguridad y Medio Ambiente, en el propio Comité Directivo o por correspondencia (correo electrónico), previa consulta al Presidente. A lo largo del ejercicio se han tratado especialmente los siguientes asuntos:
 - Piratería y embarque de seguridad privada a buques españoles.
 - Embarque de alumnos en prácticas.
 - Competitividad del REC.
 - Ciberseguridad a bordo de los buques.
 - Inventario de materiales peligrosos previsto en el Reglamento sobre reciclaje de buques de la UE.
 - Aplicación del Reglamento MRV de la Unión Europea.
 - Uso de GNL como combustible.
 - Estiba.
 - Reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo.

03/ALTAS Y BAJAS EN LA ASOCIACIÓN

El periodo comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2019 registró las siguientes variaciones entre los miembros de la Asociación:

ALTAS

- MARFLET MARINE INTERNACIONAL S.A.

BAJAS

- | | |
|--------------------------------------|--------------------------------|
| ● CIA MARITIMA HISPANO FRANCESA S.L. | ● MAC ANDREWS S.A.U. |
| ● GASNAVAL S.A. | ● PÉREZ TORRES MARÍTIMA S.L. |
| ● J&L SHIPPING S.L. | ● TE. CONNECTIVITY SUBCOM S.L. |

Durante el ejercicio, la empresa Epic Vessels (Singapore) Pte Ltd solicitó el alta en ANAVE, como miembro de pleno derecho.

Tras analizar los estatutos de ANAVE, el Comité Directivo acordó que no se podía aprobar su incorporación, por no cumplir los requisitos establecidos en el art. 5, que requieren que, para ser miembros de pleno derecho, en el caso de personas jurídicas, deben o bien «*ser residentes en España u operar en España a través de establecimiento permanente*» o bien «*operar habitualmente buques abanderados en cualesquiera de los registros de matriculación de buques de nacionalidad españolas*».

Al 1 de enero de 2020, la composición de la Asociación era la siguiente:

- Empresas asociadas con flota: 30
- Miembros asociados colaboradores: 7

04/CUOTAS ASOCIATIVAS

En la última asamblea general, celebrada el 18 de junio de 2019, se acordó mantener, un año más, las cuotas asociativas, que no se han modificado desde abril de 2013.

En la reunión del Comité Directivo celebrada el día 24 de marzo de 2020, dada la situación de crisis creada por el COVID-19, el director general propuso al Comité Directivo no enviar la cuota del 2º trimestre de ANAVE y que en la asamblea se decida qué hacer al respecto, en función de cómo evolucione esta crisis. El Presidente apoyó esta propuesta, que fue aprobada sujeta a ratificación por la asamblea.

05/ASESORÍA GENERAL

Los servicios de ANAVE atienden a las empresas navieras asociadas en consultas de toda índole sobre su problemática, siendo las más habituales las de carácter técnico, así como las de carácter laboral, fiscal, administrativo y económico.

Entre las materias más consultadas y tareas desarrolladas en el último ejercicio figuran:

- Relevos de tripulantes bajo las normas de restricción de movilidad adoptadas por motivo de la crisis del coronavirus, tanto en puertos españoles como extranjeros.
- Procedimientos sanitarios a bordo de los buques, especialmente de pasaje.
- Normativa medioambiental aplicable en los distintos tráficos, en particular, máximo contenido de azufre del combustible marino.
- Procedimiento y documentación para el enrole de tripulantes no nacionales de la UE a bordo de buques del REC.
- Condiciones para el enrole de alumnos en prácticas y documentación de los mismos.
- Tramitación de las exenciones de practica y su renovación.
- Entrada en vigor de las enmiendas de Manila al Convenio STCW y problemas con la documentación, formación y certificación correspondiente.
- Régimen fiscal de las empresas navieras y normativa aplicable al REC.
- Regulación de los tráficos de cabotaje en general y normativa laboral aplicable a los tripulantes extranjeros no UE en buques que operan en cabotaje insular.
- Bonificaciones aplicables al transporte marítimo de pasajeros residentes no peninsulares.
- Legislación y aplicación de las tasas portuarias y las bonificaciones en las mismas.
- Aplicación e interpretación de convenios internacionales y normativa europea.
- Normas nacionales e internacionales aplicables al trabajo marítimo.
- Estudio y traslado a las empresas asociadas de las normas publicadas en el BOE de interés para el sector.
- Estudio y remisión de informes a la Administración sobre proyectos normativos.

06/NORMATIVA NACIONAL

DISPOSICIONES LEGALES DE INTERÉS PARA EL SECTOR APROBADAS DURANTE EL PRESENTE EJERCICIO

A lo largo del presente ejercicio se han publicado en el Boletín Oficial del Estado (BOE) las siguientes disposiciones legales de relevancia para la actividad naviera, enumeradas por orden cronológico según su fecha de publicación:

- **RD 473/2019** (BOE 3 de agosto) por el que se regula la concesión directa de subvenciones a la Asociación de Navieros Españoles (ANAVE) para proporcionar embarques de prácticas a los alumnos de Marina Mercante durante el ejercicio presupuestario 2019, y a la OMI para la celebración de la Conferencia Internacional de Torremolinos.
- **Resolución** (BOE 27 de agosto) del SEPE, por la que se publica el catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el tercer trimestre de 2019.
- **Resolución** (BOE 31 de agosto) de la DGMM, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaaje.
- **Resolución** (BOE 6 de septiembre) de la AP de Baleares, por la que se publica la modificación de la Ordenanza del puerto de Eivissa, para la inclusión de la regulación de la estancia de embarcaciones dedicadas a servicios marítimos diversos.
- **Resolución** (BOE 30 de septiembre) de la DGMM, por la que se convocan pruebas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaaje en los puertos de Pasaia, Bilbao, Tarifa y Arguineguín-Sta. Águeda.
- **Resolución** (BOE 4 de octubre) de la AP de Baleares, por la que se publica la Ordenanza portuaria reguladora del fondeo en las aguas de la zona de servicio del puerto de Palma.
- **RD 537/2019** (BOE 9 de octubre) por el que se modifica el RD 1544/2007 por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- **Resolución** (BOE 16 de octubre) del SEPE, por la que se publica el Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el cuarto trimestre de 2019.
- **Orden FOM/1051/2019** (BOE 24 de octubre), por la que se determinan para el año 2018 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el RD 147/2019, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías no incluidas en el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la UE, con origen o destino en las Islas Canarias.
- **Orden FOM/1052/2019** (BOE 24 de octubre), por la que se determinan para el año 2018 los costes tipo aplicables a los costes subvencionables regulados en el RD 170/2009, de 13 de febrero, sobre compensación al transporte marítimo y aéreo de mercancías incluidas en el Anexo I del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (sustituido por el Anexo I del Tratado de Funcionamiento de la UE), con origen o destino en las Islas Canarias.
- **RD 596/2019** (BOE 8 de noviembre), por el que se modifica el RD 1247/1999 sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.
- **RD 724/2019** (BOE 17 de diciembre), que modifica el RD 665/1999, por el que se regula el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje y el RD 1334/2012, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles o que salgan de éstos.
- **RD 733/2019** (BOE 21 de diciembre), sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, y por el que se modifica el Reglamento que regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el RD 1737/2010.
- **Resolución** (BOE 27 de diciembre) de la DGMM, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2020 y se actualiza su contenido.

- **Anuncio** de licitación (BOE 27 de diciembre) de la DGMM. Gestión del servicio de las líneas marítimas de interés público Málaga-Melilla y Almería-Melilla. Expediente: 201917320205.
- **Resolución** (BOE 4 de enero) de la AP de Ferrol-San Cibrao, por la que se somete a información pública la propuesta de delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Ferrol.
- **Resolución** (BOE 31 de enero) de la DGMM, por la que se convocan pruebas de conocimiento general para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica.
- **RD-ley 4/2020** (BOE 19 de febrero) por el que se deroga el despido objetivo por faltas de asistencia al trabajo establecido en el artículo 52.d) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.
- **RD-ley 5/2020** (BOE 26 de febrero) por el que se adoptan determinadas medidas urgentes en materia de agricultura y alimentación.
- **Resolución** de 6 de marzo, de la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, de servicios mínimos en los servicios del transporte marítimo con motivo de la huelga general convocada por el para el día 8 de marzo de 2020.
- **Resolución** (BOE 6 de marzo) de la DGMM, por la que se convocan pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practica en los puertos de Gijón, Cartagena, Alicante, Instalaciones Marítimas de BP Oil en Castellón y en La Luz y Las Palmas/Salinetas/Arinaga.
- **RD-ley 6/2020** (BOE 11 de marzo) por el que se adoptan determinadas medidas urgentes en el ámbito económico y para la protección de la salud pública.
- **Orden PCM/216/2020** (BOE 12 de marzo) por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros por el que se establecen medidas excepcionales para limitar la propagación y el contagio por el COVID-19, mediante la prohibición de entrada de buques de pasaje procedentes de la República italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles.
- **RD-ley 7/2020** (BOE 13 de marzo) por el que se adoptan medidas urgentes para responder al impacto económico del COVID-19.
- **RD 463/2020** (BOE 14 de marzo) por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- **Orden TMA/230/2020** (BOE 15 de marzo) por la que se concreta la actuación de las autoridades autonómicas y locales respecto de la fijación de servicios de transporte público de su titularidad.
- **Orden TMA/231/2020** (BOE 15 de marzo) por la que se determina la obligación de disponer mensajes obligatorios en los sistemas de venta de billetes *online* de todas las compañías marítimas, aéreas y de transporte terrestre, así como cualquier otra persona, física o jurídica, que intervenga en la comercialización de los billetes que habiliten para realizar un trayecto con origen y/o destino en el territorio español.
- **RD-ley 8/2020** (BOE 18 de marzo) de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19.
- **RD 465/2020** (BOE 18 de marzo) por el que se modifica el RD 463/2020, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- **Resolución** (BOE 19 de marzo) del Instituto Social de la Marina, por la que se adoptan determinadas medidas, con motivo del COVID-19, en relación con las prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo-pesquero.
- **Orden SND/257/2020** (BOE 19 de marzo) por la que se declara la suspensión de apertura al público de establecimientos de alojamiento turístico, de acuerdo con el artículo 10.6 del RD 463/2020.
- **Orden TMA/258/2020** (BOE 20 de marzo) por la que se dictan disposiciones respecto de los títulos administrativos y las actividades inspectoras de la administración marítima, al amparo del RD 463/2020.

- **Resolución** (BOE 20 de marzo) de la DGMM, que modifica la de 3 de diciembre de 2019, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2020 y se actualiza su contenido.
- **Orden TMA/263/2020** (BOE 21 de marzo) por la que se regula la adquisición y distribución de mascarillas por parte del MITMA.
- **Orden INT/270/2020** (BOE 22 de marzo) por la que se establecen criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen por razones de orden público y salud pública con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- **Orden TMA/273/2020** (BOE 24 de marzo) por la que se dictan instrucciones sobre reducción de los servicios de transporte de viajeros.
- **Orden TMA/277/2020** (BOE 25 de marzo) por la que se declaran servicios esenciales a determinados alojamientos turísticos y se adoptan disposiciones complementarias.
- **Resolución** (BOE 25 de marzo) de la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 24 de marzo de 2020, por el que se aprueban las características del primer tramo de la línea de avales del ICO para empresas y autónomos, para paliar los efectos económicos del COVID-19.
- **Oficio**, de 25 de marzo la DGMM sobre estancia prolongada en puerto y tripulación mínima de seguridad para buques de bandera española.
- **Resolución** (BOE 26 de marzo) de la AP de la Bahía de Algeciras, por la que publica el Pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de practica en el puerto de Tarifa.
- **Resolución** de 4 de marzo (BOE 26 de marzo) de la AP de la Bahía de Algeciras, por la que se publica el pliego de prescripciones particulares del servicio portuario de practica, así como su acuerdo de aprobación.
- **Orden TMA/286/2020** (BOE 26 de marzo) por la que se prorroga la prohibición de entrada de buques de pasaje procedentes de la República Italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles para limitar la propagación y el contagio por el COVID-19.
- **RD-ley 9/2020** (BOE 27 de marzo) por el que se adoptan medidas complementarias, en el ámbito laboral, para paliar los efectos derivados del COVID-19.
- **RD-ley 10/2020** (BOE 29 de marzo) por el que se regula un permiso retribuido recuperable para las personas trabajadoras por cuenta ajena que no presten servicios esenciales, con el fin de reducir la movilidad de la población en el contexto de la lucha contra el COVID-19.
- **Orden SND/307/2020** (BOE 30 de marzo) por la que se establecen los criterios interpretativos para la aplicación del RD-ley 10/2020 y el modelo de declaración responsable para facilitar los trayectos necesarios entre el lugar de residencia y trabajo.
- **Orden TMA/309/2020** (BOE 1 de abril) por la que se modifica la Orden TMA/258/2020, por la que se dictan disposiciones respecto de los títulos administrativos y las actividades inspectoras de la administración marítima, al amparo del RD 463/2020.
- **RD-ley 11/2020** (BOE 1 de abril) por el que se adoptan medidas urgentes complementarias en el ámbito social y económico para hacer frente al COVID-19.
- **Orden TMA/330/2020** (BOE 9 de abril) por la que se prorroga la prohibición de entrada de buques de pasaje procedentes de la República Italiana y de cruceros de cualquier origen con destino a puertos españoles para limitar la propagación y el contagio por el COVID-19.
- **Resolución** (BOE 11 de abril) del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de autorización de la prórroga del estado de alarma declarado por el RD 463/2020.
- **Orden INT/335/2020** (BOE 11 de abril) por la que se prorrogan los controles en las fronteras interiores terrestres establecidos con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

- **RD 487/2020** (BOE 11 de abril) por el que se prorroga el estado de alarma declarado por el RD 463/2020, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- **Resolución** (BOE 11 de abril) de la Secretaría de Estado de Economía y Apoyo a la Empresa, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 10 de abril de 2020, por el que se instruye al Instituto de Crédito Oficial a poner en marcha el segundo tramo de la línea de avales aprobada por el RD-ley 8/2020 y se establece que sus beneficiarios sean las pequeñas y medianas empresas y autónomos afectados por las consecuencias económicas del COVID-19.
- **Resolución** (BOE 13 de abril) del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de convalidación del RD-ley 9/2020.
- **Resolución** (BOE 13 de abril) del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de convalidación del RD-ley 10/2020.
- **Resolución** (BOE 13 de abril) del Congreso de los Diputados, por la que se ordena la publicación del Acuerdo de convalidación del RD-ley 11/2020.
- **Resolución** (BOE 16 de abril) de la DGMM, por la que se autoriza la formación marítima teórica en las modalidades a distancia y *online* durante la vigencia del estado de alarma.
- **Resolución** (BOE 17 de abril) del SEPE, por la que se establecen, en su ámbito de gestión, medidas extraordinarias para hacer frente al impacto del COVID-19 en materia de formación profesional para el empleo en el ámbito laboral.
- **Orden INT/356/2020** (BOE 21 de abril), por la que se prorrogan los criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la Unión Europea y países asociados Schengen por razones de orden público y salud pública con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19
- **RD-ley 15/2020** (BOE 22 de abril), de medidas urgentes complementarias para apoyar la economía y el empleo.
- **Resolución** (BOE 23 de abril) del Instituto Social de la Marina, por la que se actualizan determinadas medidas, con motivo del COVID-19, en relación con las prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo-pesquero.
- **Orden TMA/374/2020** (BOE 29 de abril), por la que se establece la documentación con la que podrán acreditar su condición los tripulantes de los buques para facilitar su circulación, a fin de asegurar la prestación de los servicios de transporte marítimo, con motivo de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- **Orden TMA/384/2020** (BOE 3 de mayo) por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte.
- **Orden TMA/400/2020** (BOE 12 de mayo) condiciones a aplicar en la fase I de la desescalada en materia de movilidad y requisitos para garantizar una movilidad segura.
- **Orden INT/401/2020** (BOE 12 de mayo) por la que se restablecen temporalmente los controles en las fronteras interiores aéreas y marítimas.
- **Orden SND/403/2020** (BOE 12 de mayo), sobre las condiciones de cuarentena a las que deben someterse las personas procedentes de otros países a su llegada a España, durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- **RD-Ley 18/2020** (BOE 13 de mayo), de medidas sociales en defensa del empleo.
- **Orden TMA/410/2020** (BOE 15 de mayo), por la que se limita la entrada en España a las aeronaves y buques de pasaje a través de los puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional. Esta relación fue ampliada por la Orden TMA/415/2020 (BOE 17 de mayo).
- **Orden INT/409/2020** (BOE 15 de mayo), por la que se prorrogan los criterios para la aplicación de una restricción temporal de viajes no imprescindibles desde terceros países a la UE y países asociados Schengen por razones de orden público y salud pública con motivo de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

- **Orden TMA/419/2020** (BOE 19 de mayo, por la que se actualizan las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima adoptadas durante el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 al proceso de desescalada.
- **Orden SND/421/2020** (BOE 20 de mayo), por la que se adoptan medidas relativas a la prórroga de las autorizaciones de estancia y residencia y/o trabajo y a otras situaciones de los extranjeros en España, en aplicación del RD 463/2020, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- **Orden SND/422/2020** (BOE 20 de mayo), por la que se regulan las condiciones para el uso obligatorio de mascarilla durante la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- **Orden TMA/424/2020** (BOE 21 de mayo), por la que se modifican la Orden TMA/384/2020, por la que se dictan instrucciones sobre la utilización de mascarillas en los distintos medios de transporte y se fijan requisitos para garantizar una movilidad segura de conformidad con el plan para la transición hacia una nueva normalidad; y la Orden TMA/419/2020, por la que se actualizan las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima adoptadas durante el estado de alarma para la gestión de la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19 al proceso de desescalada.
- **Orden SND/441/2020** (BOE 23 de mayo), por la que se prorroga la Orden TMA/410/2020, por la que se limita la entrada en España a las aeronaves y buques de pasaje a través de los puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional.
- **Orden SND/439/2020** (BOE 23 de mayo), por la que se prorrogan los controles en las fronteras interiores terrestres, aéreas y marítimas con motivo de la situación de crisis sanitaria.
- **Resolución** (BOE 25 de mayo) de la DGMM, por la que se autoriza la celebración, por medios telemáticos, de las pruebas de idoneidad para la obtención de los diferentes títulos profesionales de la marina mercante durante la vigencia del estado de alarma declarado para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- **Orden TMA/444/2020** (BOE 26 de mayo), por la que se amplía la relación de puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional.
- **Orden TMA/454/2020** (BOE 29 de mayo), por la que se amplía la relación de puntos de entrada designados con capacidad de atención a emergencias de salud pública de importancia internacional.
- **Resolución** (BOE 1 de junio) de PdE, por la que se modifica el Anexo I de la Orden FOM/1194/2011, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.
- **Resolución** (BOE 2 de junio) de la DGMM, por la que se acuerda la continuación en la tramitación de los procedimientos administrativos para el otorgamiento de exenciones de la obligatoriedad de utilización del servicio portuario de practica, en aplicación del RD 463/2020, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- **Orden SND/487/2020** (BOE 2 de junio) por la que se establecen las condiciones a aplicar en las fases 2 y 3 del Plan para la Transición hacia una Nueva Normalidad en materia de servicios aéreos y marítimos.

CORONAVIRUS

A lo largo del presente ejercicio se han publicado en el BOE numerosas disposiciones legales para tratar la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, que se incluyen en la relación anterior. Desde ANAVE fuimos tratando de influir en el contenido de las mismas y, a posteriori, informando a nuestras empresas a medida que se publicaban las diversas medidas, de las cuales destacamos las siguientes:

Calificación de los marinos y otros empleados de las empresas navieras como trabajadores esenciales a los efectos facilitar su movilidad

Al amparo del RD 463/2020, se adoptaron medidas de contención para interrumpir la propagación del COVID-19. Entre ellas, la Orden INT/270/2020 sobre cierre de fronteras, que establecía los criterios aplicables para denegar la entrada a toda persona nacional de un tercer país, y que no exceptuaba expresamente a los empleados de las empresas navieras (tripulaciones etc.)

Estas medidas dificultaron tanto el acceso a los puertos, buques y centros de trabajo en tierra de los empleados de empresas navieras asociadas como el relevo de las tripulaciones de los buques españoles en territorio nacional y extranjero.

Para facilitar la movilidad de los trabajadores de las empresas asociadas y asegurar la prestación de sus servicios, ANAVE, en consulta con la DGMM, colaboró en la redacción de la Orden TMA/374/2020, por la que se facilitó la circulación de los tripulantes de los buques, se especificó la documentación que deben llevar consigo para acreditar su condición y se reconoció que tienen derecho a utilizar los alojamientos turísticos designados para los trabajadores esenciales.

Finalmente, mediante la Orden SND/439/2020, se confirmó que aquellas personas que entrasen en España y quedasen sometidas a una cuarentena de 14 días en aplicación de la Orden SND/403/2020, podrían desplazarse *«para realizar una actividad de carácter esencial, de acuerdo con lo previsto en el anexo del RD-ley 10/2020»*. Sobre esta base, se ha autorizado la entrada en España de técnicos para reparaciones y mantenimiento a bordo de buques.

Propuesta de compensación de costes variables a las empresas que operan servicios de buques ferry y/o ro-ro con territorios no peninsulares

El RD 463/2020, por el que se declaraba el estado de alarma, estableció la reducción de los servicios de transporte marítimo de pasajeros, tanto los sometidos a obligaciones de servicio público (OSP) como a contrato de servicio público, en un 50%. Esta restricción posteriormente se amplió a un 70% mediante la Orden TMA/273. Con estas medidas, los operadores de buques ferries y ro-ro vieron una reducción drástica de sus ingresos de hasta un 70% en algunas líneas con territorios no peninsulares, provocando en algunas de nuestras empresas la necesidad liquidez para afrontar sus costes variables. ANAVE consultó a los operadores de buques ferries en España, con cuyos datos estimamos un impacto de 730 millones de euros hasta agosto de 2020, concentrados especialmente en los meses de marzo a junio. Esta situación se puso de manifiesto al ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana mediante una carta de fecha 16 de marzo.

El 2 de abril, enviamos al Secretario de Estado del MITMA, una nueva carta, proponiendo que se considerase la posibilidad de que el Estado asumiera los costes de viaje (combustible, tasas y servicios portuarios al buque y a la mercancía) de los buques ferries y ro-ros entre la península y los territorios españoles no peninsulares, para no interrumpir el abastecimiento de los mismos. Para ello se sugirió la posibilidad de utilizar la partida prevista en los Presupuestos Generales del Estado para subvencionar parcialmente los pasajes marítimos de los pasajeros residentes en los territorios no peninsulares. Alternativamente, se propuso la reducción de las tasas portuarias. El 14 de abril se envió otra carta, en el mismo sentido, al ministro de Transportes, con copia, entre otras autoridades, al presidente de PdE, recordando la urgencia de estas actuaciones para mantener los servicios regulares con Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

El 22 de abril se publicó en el BOE el RD-ley 15/2020, en cuyo artículo 19 se introducen una serie de reducciones en las tasas portuarias, en la mayoría de los casos aplicables únicamente desde la publicación de este RD-ley y durante la vigencia del estado de alarma. Ese mismo día, previa consulta con el presidente, se envió una nota de prensa en la que se consideraba que *«Estas medidas llegan tarde y son insuficientes. Como mínimo deberían ser aplicables desde el inicio del estado de alarma y prolongarse hasta que la demanda haya repuntado. Solo de esta forma podrán constituir un apoyo de cierta relevancia a las empresas navieras, a los servicios esenciales que abastecen los territorios no peninsulares y al mantenimiento de sus empleos»*.

En la reunión del Comité Directivo de ANAVE celebrada por videoconferencia el 28 de abril, varias empresas pusieron de manifiesto que, además, estas bonificaciones se están aplicando de forma restrictiva por las Autoridades Portuarias. Se acordó elaborar una segunda nota de prensa, que se envió ese mismo día, en la que se ponían de manifiesto dichos aspectos y que terminaba con el siguiente párrafo: *«Las empresas navieras españolas, como algunos otros sectores (sanitarios, cuerpos de seguridad, alimentación...) están prestando servicios esenciales a la sociedad y pasando para ello por momentos duros. Si se interrumpiesen los servicios marítimos regulares con los territorios no peninsulares, en pocos días, las islas, Ceuta y Melilla quedarían desabastecidas de toda clase de productos de primera necesidad. Regatear las ya insuficientes reducciones de tasas que se han establecido no es, precisamente, la mejor forma de reconocer su importante aportación a nuestra sociedad»*.

El 5 de mayo se reunió, por videoconferencia, la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje de ANAVE, en la que se acordó:

- Elaborar una nota de prensa a los medios de comunicación resaltando la importancia de las líneas marítimas para el abastecimiento de los territorios insulares, que se envió efectivamente el 6 de mayo, con el visto bueno de los miembros de la Comisión y del presidente de ANAVE.
- Enviar cartas en el mismo sentido a los presidentes de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, recabando su apoyo ante el gobierno central a las medidas que ANAVE venía solicitando y que se enviaron el 8 de mayo.

- Enviar una nueva carta al ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, junto con un breve informe resumiendo las medidas propuestas y solicitando una reunión para discutir dichas propuestas, que se envió efectivamente el 14 de mayo.

Esta nota de prensa no hacía, en realidad, sino reiterar el mensaje de la anterior, pero en este caso se trasladó a su titular, con el siguiente texto: *«Algunas navieras pueden verse abocadas a paralizar la flota si no hay respuesta urgente y proporcionada de la Administración a su esfuerzo. Sin los servicios marítimos regulares, Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla quedarían desabastecidas en 48 horas».*

Esta vez, la nota de prensa tuvo una amplia repercusión en muchos medios de comunicación, especialmente de los territorios no peninsulares. Tanto ANAVE como las empresas navieras que operan líneas regulares con las islas, Ceuta y Melilla, recibieron numerosas invitaciones a declarar para medios escritos y también en emisoras de radio y televisión (incluyendo Telemadrid).

El 28 de mayo, se recibió una carta del jefe del gabinete del ministro de Transportes, dirigida al presidente de ANAVE, en la que se reconocía que las medidas tomadas hasta entonces por el gobierno eran insuficiente y se agradecían las propuestas que ANAVE había aportado y que ya estaban estudiando, entre ellas la de constituir un grupo de trabajo en el que acordar salidas a la situación que atraviesa el sector. En paralelo, PdE abrió una línea de diálogo sobre las propuestas de ANAVE en relación con las tasas portuarias.

Prórroga de Certificados de los marinos y de los buques debido al COVID-19

DGMM

El 20 de marzo se publicó la Orden TMA/258/2020 que prorrogó el plazo de validez de los títulos, tarjetas profesionales y certificados de suficiencia o especialidad del Convenio STCW y de los expedidos por la normativa española sobre formación marítima. Quedaban algunas lagunas que fueron puestas de manifiesto por las empresas asociadas y solventadas mediante la Orden TMA/419/2020, publicada el 19 de mayo, por la que se actualizan las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima incluyendo, en particular:

- Restricciones de entrada a los buques de crucero o procedentes de Italia: se mantuvo la restricción de entrada en puertos españoles de los buques de pasaje tipo crucero procedentes de cualquier puerto. Sin embargo, se derogó la prohibición de entrada de buques de pasaje procedentes de Italia.
- Ampliación del plazo para instalar el Sistema de Gestión de las Aguas de Lastre exigido por el convenio de gestión de aguas de lastre (BWMC). Los buques de pabellón español que tengan que instalar durante 2020 el sistema de tratamiento de las aguas de lastre pueden solicitar una prórroga de hasta 12 meses para llevar a cabo su instalación. La compañía que desee obtener dicha prórroga debe solicitarlo a la DGMM por medios electrónicos y aportar una declaración responsable confirmando que ya se han llevado a cabo las tareas para planificar la adquisición e instalación del BWMS.
- Se amplió el plazo de validez de los títulos, tarjetas profesionales y certificados de suficiencia o especialidad del Convenio STCW y de los expedidos por la normativa española sobre formación marítima que caduquen durante el año 2020, con distintas prórrogas dependiendo de si caducaron antes, durante o después del estado de alarma, pero en principio no más allá del 31 de diciembre de 2020.
- También se regularon los tipos de inspecciones que podrían llevarse a cabo, tanto en los buques españoles como en los extranjeros (inspecciones de PSC) dependiendo de la fase del proceso de 'desescalada' en que se encontrase cada puerto.

En el mes de abril, se publicaron en el BOE una Resolución de la DGMM y otra del SEPE autorizando durante la vigencia del estado de alarma la formación marítima teórica a distancia y *online* para obtener los certificados de especialidad y suficiencia.

ISM

El 16 de marzo, el Instituto Social de la Marina (ISM) dictó una Resolución que fue publicada en el BOE el 19 de marzo en la que, ante la situación planteada por el COVID-19, se establecieron para los certificados de sanidad las siguientes prórrogas:

- Formación Sanitaria Específica: por un máximo de 6 meses desde la fecha de caducidad del certificado.
- Revisión de los botiquines de a bordo: por un máximo de 5 meses desde la fecha de caducidad del anterior.
- Aptitud para el Embarque: por 3 meses, en función de la situación epidemiológica o de disponibilidad del personal sanitario.

ANAVE consultó con el ISM y éste nos confirmó que la concesión de estas prórrogas era automática y por tanto las empresas no tenían que llevar a cabo ninguna actuación al respecto.

El 27 de abril se publicó en el BOE una nueva Resolución del ISM que sustituía a la del 16 de marzo y que en los tres certificados anteriores prolongaba la vigencia por 6 meses.

De ambas resoluciones, ANAVE elaboró y aportó al ISM traducciones al inglés, que se incluyeron en la página web del ISM, para que las empresas pudieran utilizarlas en caso de inspecciones de PSC a sus buques en el extranjero.

Prórroga de contratos de marinos ante la imposibilidad de hacer relevos

En distintos apartados de esta memoria se hace referencia a los problemas derivados de las dificultades, en algunos países, para hacer relevos de tripulaciones debido a la crisis del coronavirus. Ello obliga a prorrogar los servicios a bordo de los marinos y sus contratos, lo que choca en ocasiones con algunos aspectos de la normativa laboral española, como se indica en los siguientes apartados.

Contratos por circunstancias de la producción vencidos

La duración máxima de estos contratos, según el art. 15 del Estatuto de los Trabajadores, en caso de no existir Convenio colectivo que establezca algo diferente, es de 6 meses. ANAVE envió un escrito al Ministerio de Trabajo pidiendo que se autorizase la prórroga de estos contratos hasta que las circunstancias permitieran su repatriación.

El Ministerio de Trabajo, que inicialmente nos había confirmado telefónicamente que entendían el problema y que se buscaría una solución, finalmente contestó indicando que esta situación no estaba prevista en nuestro ordenamiento jurídico y por lo tanto no cabía la ampliación o prórroga de los contratos más allá de los 6 meses.

Autorización temporal de residencia y trabajo por cuenta ajena

En el caso de permisos de residencia temporal y trabajo por cuenta ajena de duración determinada, regulados en el capítulo VI del RD 557/2011 (Reglamento de la Ley de Extranjería) el art. 98 del mismo, para el caso de actividades de campaña o temporada, establece un límite máximo para estas autorizaciones de 9 meses, dentro de un periodo de 12 meses consecutivos.

Nuevamente, no se prevé ninguna excepción y tampoco se incluyó en la Orden SND/421/2020, publicada en el BOE el 20 de mayo, por la que se adoptaron medidas relativas a la prórroga de las autorizaciones de estancia y residencia y/o trabajo

En ambos casos ANAVE recomendó a sus empresas asociadas que pudieran verse afectadas que, en previsión de próximas inspecciones de sus buques en virtud del Convenio del Trabajo Marítimo o una eventual reclamación de algún marino, documentasen adecuadamente la imposibilidad de proceder al relevo, registrando sus solicitudes a las autoridades competentes en los puertos de escala y sus denegaciones.

Alumnos de náutica embarcados durante la crisis sanitaria del COVID-19

Ante la situación de pandemia internacional por el COVID-19 y las medidas establecidas por el Gobierno, varios centros de orientación de prácticas de las universidades establecieron una serie de medidas para las prácticas externas de los estudiantes. Dado que las opciones planteadas no eran viables para las prácticas de los alumnos embarcados, y en contacto con estos centros, desde ANAVE se les explicaron las peculiaridades de nuestro sector y por qué las medidas propuestas no eran viables. Finalmente nos confirmaron que los estudiantes que estuvieran embarcados podían continuar las prácticas.

Estancia prolongada en puerto y tripulación mínima de seguridad para buques de bandera española

Ante la situación de crisis sanitaria, varias empresas nos informaron de que tenían intención de dejar inactivos algunos de sus buques y que la respuesta de algunas AAPP a la solicitud de autorización de amarre de un buque en puerto se estaba alargando demasiado, indicándoles las AAPP que debían consultarlo con PdE. En consecuencia, ANAVE se dirigió a PdE pidiendo que se dieran instrucciones a las AAPP para que agilizaran la respuesta de las peticiones. También, la reducción de las tasas portuarias a los buques no operativos.

Por otra parte, la DGMM publicó, el 25 de marzo, un oficio con los trámites a seguir y la documentación a aportar por las compañías que solicitasen el amarre de un buque. A instancias de varias empresas, ANAVE solicitó a la DGMM que simplificase todo lo posible la carga administrativa y burocrática, eliminando aquellos documentos que no fueran estrictamente imprescindibles. En respuesta, la DGMM modificó el citado Oficio introduciendo un único cambio: que la aportación de una copia de los certificados estatutarios y de la SC, cuando la compañía solicitase la estancia prolongada en puerto de un buque, no se exigiría a los buques de bandera española.

Recomendaciones de prevención a aplicar en las estaciones marítimas de pasajeros y a bordo de los buques para la reapertura del tráfico de pasajeros

El 9 de mayo, la DGMM, PdE y Sanidad acordaron estas recomendaciones, que ANAVE circuló a todas las empresas asociadas que operan servicios de pasajeros.

Su aprobación había venido precedida por un proceso de consulta, tanto de la DGMM como de PdE a ANAVE. El 5 de mayo, en la citada reunión de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje, se analizó con detalle el borrador de estas recomendaciones. Se acordó que ANAVE redactase una serie de propuestas de modificación, con el ánimo de que este documento no tuviese un carácter tan prescriptivo, sino que estableciese los objetivos a cubrir, dejando a cada empresa libertad para alcanzarlos de la forma más adecuada a sus buques, servicios, etc.

La versión finalmente acordada recogió plenamente las propuestas formuladas por las empresas a través de ANAVE.

Otra información sobre COVID-19 circulada a las empresas navieras asociadas

Desde el inicio de la crisis, ANAVE ha informado a las empresas asociadas sobre la información recibidas de las Autoridades españolas, CEOE, OMI o la Cámara Naviera Internacional (ICS). Se citan simplemente algunos ejemplos:

- Recomendaciones operacionales de ICS para la gestión de los casos y brotes de COVID 19 a bordo de los buques (2 de marzo).
- Orientaciones de ICS para los armadores sobre la protección de la salud de la gente de mar (5 de marzo y revisada el 28 de mayo).
- Orientaciones sobre la titulación de la gente de mar y personal de buques pesqueros (2 de abril).
- Declaración de la OMI y la Organización Mundial de Aduanas (OMA) sobre la integridad de la cadena de suministro mundial durante el COVID-19 (16 de abril).
- Declaración de la OMI-OMS-OIT sobre los certificados médicos de la gente de mar, certificados sanitarios de los buques y la atención médica de la gente de mar en el contexto del COVID-19 (22 de abril).
- Uso de los equipos de protección personal para reducir los riesgos de infección por el COVID-19 (6 de mayo).
- Preparativos para las operaciones post-COVID-19: cuestiones prácticas sobre los sistemas de las comunidades portuarias, ventanilla única y otras plataformas electrónicas de intercambio de información (21 de mayo).
- Declaración de la OMI-OACI-OIT sobre la designación de la gente de mar y personal marino, de buques pesqueros, del sector de la energía mar adentro, de la aviación y cadena de suministro de carga por transporte aéreo, y personal proveedor de servicios en los aeropuertos y puertos como 'trabajadores esenciales', y sobre la facilitación de los cambios de tripulación en el contexto de la pandemia de COVID-19 (26 de mayo).

En paralelo, se habilitó en la página web de ANAVE un repositorio de documentos sobre el brote del COVID-19 en la que se ha ido incluyendo toda la información que recibimos de las fuentes citadas.

REGISTRO ESPECIAL DE CANARIAS (REC)

Estudios sobre la competitividad de buques del REC

Tras varios años de peticiones de ANAVE, en nuestra última asamblea, el ministro de Fomento (ahora de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) anunció que se iba a llevar a cabo un estudio sobre las posibilidades de potenciar la competitividad del REC.

Finalmente, por encargo de la DGMM, se llevaron a cabo dos estudios complementarios: uno que analiza las medidas de carácter técnico, económico y laboral que habría que aplicar para aproximar el funcionamiento del REC al de otros registros más competitivos, y otro que estudia la forma jurídica que podría adoptar una entidad pública empresarial, con un alto grado de autonomía, que integrase todas las competencias administrativas sobre los buques inscritos en el REC, actualmente distribuidas al menos en seis ministerios diferentes.

ANAVE aportó información a los consultores encargados de ambos estudios. En el caso de primero, también dirigieron una encuesta a las empresas asociadas para recabar información sobre las medidas que consideraban necesarias.

A la fecha de redacción de esta memoria, no se habían hecho públicos los resultados de estos informes ni se había manifestado aún la posible voluntad del MITMA de proponer al gobierno ir adelante con las reformas necesarias.

En el informe enviado al MITMA el 14 de mayo, se puso de manifiesto que tras la grave crisis por la que atraviesa la economía española, debido al COVID-19, que obliga a impulsar la creación de empleo nacional, el sector del transporte marítimo podría sin duda contribuir a ello si el REC pudiese ofrecer a los armadores españoles un marco competitivo de operación.

Seguridad privada a bordo de buques de pabellón español (REC)

Desde 2016, ANAVE ha llevado a cabo múltiples gestiones ante distintas instancias de la Administración, solicitando la modificación de la normativa española para embarcar guardas armados de seguridad en buques mercantes españoles inscritos en el REC en zonas de riesgo de piratería, algo que actualmente resulta inviable en la práctica por los requisitos sobre la logística de armas impuestos en la Orden PRE/2914/2009.

En el último año han continuado las gestiones en este sentido, sin que se haya producido ningún avance en la práctica. Como consecuencia, los buques de bandera española son de los pocos que no pueden embarcar guardas de seguridad privada para su protección en zonas de riesgo de piratería. Éste es, sin duda, un elemento más que penaliza el atractivo y la competitividad del REC en relación con otros registros bajo pabellones de Estados miembros de la UE.

Traducción de documentos de enrole de extranjeros en buques del REC

Durante el anterior ejercicio, ANAVE se había reunido con la subdirectora general de Inmigración, para tratar sobre el requisito de la Delegación del Gobierno en Madrid de presentar la documentación para el enrole de marinos extranjeros no nacionales de la UE en buques del REC que no viniese en castellano traducida por traductor jurado (en un principio además legalizada). En la reunión también participó la subdirectora general del Régimen Jurídico y, a petición de ANAVE, dado que los documentos a traducir eran los certificados de competencia y certificados médicos, también la DGMM y el ISM. Para esta reunión, ANAVE preparó un informe en el que incidíamos en dos puntos fundamentales:

- Que los documentos para los que solicitaban traducción estaban previstos en Convenios Internacionales ratificados por España.
- Y que eran ya reconocidos, sin necesidad de traducción, por otros departamentos de la Administración española: el ISM, la Inspección de Trabajo y la DGMM.

También presentamos varios certificados de competencia emitidos por Estados no UE, el modelo oficial publicado en el BOE y la versión en inglés del convenio SCTW, así como una traducción jurada de un modelo de certificado médico emitido por Filipinas.

Tras esta reunión y varias adicionales con la DGMM, la Delegación del Gobierno en Madrid publicó una instrucción de servicio donde se exceptuaba la obligación de traducción jurada para los mencionados documentos y que fue también enviada a todas las Oficinas de extranjería de España.

Pruebas de conocimiento de normativa marítima española para el reconocimiento de títulos profesionales extranjeros

El 27 de diciembre, se publicó en el BOE una resolución de la DGMM convocando las pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2020, dirigidas a personas que pretendan ejercer de capitán, primer oficial de puente, jefe de máquinas o primer oficial de máquinas en buques de bandera española.

Una de nuestras empresas asociadas nos indicó que la regulación actual les ocasionaba problemas, hasta el punto de que llegaron a considerar la posibilidad de abandonar el pabellón español, por el hecho de que estas pruebas se celebrarían sólo en tres fechas y siempre en Madrid, lo que dificultaba a los marinos con títulos no españoles llevarlas a cabo y, en consecuencia, habían llegado a tener dificultades para encontrar capitanes y oficiales con títulos reconocidos para embarcar en buques españoles.

Por todo lo anterior, propusimos a la DGMM una revisión de la regulación y del procedimiento español para flexibilizar el proceso de reconocimiento de títulos y así mejorar la competitividad del REC respecto de otros registros europeos. Esta revisión, a nuestro entender, debería comprender:

- Capitanes: pareció razonable mantener el requisito de superar una prueba para quienes soliciten el reconocimiento del título para ejercer como capitanes, sin embargo, pedimos que se simplificase el temario. Actualmente se compone de 33 temas, muchos de ellos innecesarios para las labores que van a desempeñar los capitanes. Propusimos también la posibilidad de examinarse en cualquier Capitanía Marítima e incluso en consulados españoles en el extranjero o bien, como se aplica en Dinamarca: cursos de 2 días *online*.
- Jefes de máquinas y primeros oficiales de puente y máquinas: Propusimos un procedimiento análogo al que se aplica en el registro de Madeira (Portugal). El marino recibiría de la Administración un documento muy sintético que debería estudiar y cuyo conocimiento verificaría el capitán, una vez a bordo. Al mismo tiempo, la compañía debería asegurarse de que se lleva a bordo toda la legislación relevante en lugar y forma asequible para el marino y mantener y enviar a la Administración los registros que acrediten el cumplimiento de sus propios procedimientos, recogidos en sus sistemas de seguridad y auditables por la Administración marítima, incluyendo las verificaciones del conocimiento.

Junto a la propuesta, ANAVE redactó y envió los siguientes documentos:

- Un análisis de los procedimientos de reconocimiento de títulos que siguen otros Estados miembros de la UE que cumplen lo exigido, tanto en el Convenio STCW como en las Directivas europeas y en la que se justificaba la conveniencia de una revisión de la regulación española actual para potenciar la competitividad del REC.
- Un borrador de posible revisión del RD 938/2014 que regularía las normas generales sobre reconocimiento de títulos de competencia, habilitando a la DGMM a desarrollar el procedimiento detallado.
- Una propuesta de compendio de la legislación marítima española basada en un documento análogo que se utiliza en el registro de Madeira.

El 20 de marzo, se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM retrasando al mes de mayo la fecha inicialmente prevista para la primera convocatoria de las pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española, que había sido anunciada el 27 de diciembre, como consecuencia del coronavirus. Posteriormente, el 14 de mayo, se publicó otra Resolución suspendiendo dichas pruebas hasta nuevo aviso.

PROCEDIMIENTOS DE INSPECCIÓN EN FRONTERA EN LOS PUERTOS ESPAÑOLES

PdE, sensible a las preocupaciones manifestadas por las empresas navieras (y, especialmente, aquellas que operan servicios regulares de TMCD), promovió, junto con los ministerios de Hacienda (Aduanas), Sanidad y Administraciones Públicas, una revisión de los procedimientos de inspección en frontera con vistas a racionalizarlos y mejorar su coordinación.

La alta calidad de las infraestructuras y servicios portuarios españoles se ve con demasiada frecuencia penalizada por un funcionamiento poco eficiente de estos servicios administrativos. Este proceso de revisión, señalado por todos los agentes del sector marítimo como muy necesario, se ha visto suspendido, como tantas otras iniciativas, por la crisis del coronavirus, pero es importante retomarlo lo antes posible para potenciar la competitividad de los puertos españoles y del transporte marítimo.

AUTORIZACIONES PARA BUQUES NO COMUNITARIOS EN TRÁFICOS DE CABOTAJE (WAIVERS)

ANAVE recibe las solicitudes de dispensa de bandera comunitaria (*waivers*) en tráficos de cabotaje cuando en aplicación del RD Legislativo 2/2011 no existe buque comunitario 'apto y disponible' y se encarga de consultar a las empresas asociadas la posible disponibilidad de buque español o comunitario.

Durante 2019 se recibieron 444 solicitudes (un 35% menos que en 2018). En 426 casos (el 96%) finalmente se concedió la dispensa de bandera europea y solo en 9 ocasiones (2%) se ofreció buque comunitario. En los 5 primeros meses de 2020 se han recibido 172 solicitudes, aproximadamente un 16% menos que en el mismo periodo de 2019.

Exenciones temporales a las condiciones de tripulación de los buques adscritos a los servicios regulares de cabotaje insular

A principios de septiembre, una de nuestras empresas asociadas, siguiendo el procedimiento habitual en estos casos, informó a la DGMM de su intención de llevar a cabo, consecutivamente, las varadas programadas de dos buques adscritos a una misma línea regular insular. Al no encontrar un buque comunitario 'apto y disponible', proponían tomar en T/C un buque de bandera comunitaria pero que no cumplía las condiciones españolas de tripulación (Host State Conditions, HSC) para sustituir a los dos buques durante la duración de las dos varadas (45 días en total), que corresponderían a 3 rotaciones del buque fletado de la línea.

En los últimos años, este tipo de situaciones se resolvían consultando a las empresas la disponibilidad de buque que cumpliera las HSC, en un procedimiento similar al de las dispensas de bandera comunitaria, con la diferencia de que en estos casos la dispensa la autorizaba la DGMM y no las capitánías. En este último caso, la DGMM informó a la empresa de que este procedimiento había cambiado y que, a título de 'gracia', podrían conceder una dispensa por una rotación para cada buque (15 + 15 días).

ANAVE recordó a la DGMM la propuesta que, a petición de la propia DGMM, había sido consensuada entre nuestras empresas asociadas en 2006, para estos casos, que establecía, en el caso de la varada periódica, una autorización «*por el tiempo de duración de la varada y sin exceder de un mes*».

Tras varias gestiones de ANAVE, finalmente la DGMM autorizó esta dispensa «*como caso excepcional*», pero se nos informó de que, en lo sucesivo, solo se concedería dispensa por un único viaje.

Ante esta situación, se convocó en septiembre una reunión de la Comisión de Líneas Regulares en la que se acordó preparar una nota jurídica para enviar a la DGMM, que justifica que la concesión de *waivers* a las condiciones de tripulación en las LR de cabotaje insular tiene cabida en nuestra normativa. Esta nota jurídica se envió a la subdirectora general Adjunta de Inspección, Contaminación y Seguridad Marítima el 1 de octubre. La DGMM nos informó de que estaban trabajando en una nueva instrucción de servicio que recoja los procedimientos relacionados con los *waivers*, incluido este caso. Hemos pedido que, en su momento, nos consulten para que podamos comentar y discutir el borrador. La crisis del coronavirus ha pospuesto este asunto, como tantos otros.

Brexit. Régimen aplicable a los buques abanderados en Reino Unido o Gibraltar en los tráficos de cabotaje nacional en España

A finales de enero, ante la materialización del Brexit, algunas empresas mostraron su preocupación por la inseguridad jurídica que esta situación podría plantear sobre la aplicación del Reg. (CEE) 3577/92 (cabotaje marítimo) a los buques registrados en el Reino Unido y Gibraltar.

En su día, la UE y el Reino Unido firmaron un 'Acuerdo de Retirada' que entró en vigor el 1 de febrero y que estableció un periodo transitorio hasta el 31 de diciembre de 2020, en el que se negociará el acuerdo o acuerdos sobre las relaciones futuras. Durante este periodo:

- El Reino Unido dejará de participar en las instituciones, órganos y organismos de la UE.
- El Derecho de la UE, incluidos los acuerdos internacionales, será aplicable al y en el Reino Unido y, por regla general, tendrá los mismos efectos en relación con los Estados miembros, para evitar perturbaciones en el periodo de transitorio.

ANAVE consultó a ECSA, que nos confirmó que, hasta el 31 de diciembre de 2020, se abría un periodo transitorio en virtud del 'Acuerdo de Retirada' durante el cual los buques inscritos en Reino Unido o Gibraltar podían continuar operando en el cabotaje de otros Estados miembros de la UE según la normativa vigente.

En relación con las futuras negociaciones, el 3 de febrero, la Comisión publicó la recomendación COM (2020)35 para una Decisión del Consejo para iniciar las negociaciones sobre la futura relación con el Reino Unido, que incluye una propuesta integral para negociar directivas, definiendo el alcance y los términos de la futura asociación entre la UE y el Reino Unido. En el apartado 37 se menciona la necesidad de que un futuro acuerdo de cooperación incluya, entre otros, los servicios de transporte marítimo internacional. Como en cualquier Tratado de Libre Comercio, esto significa que las dos partes discutirán si sus mercados estarán abiertos entre sí. Sin embargo, no se mencionaron expresamente los tráficos de cabotaje, por lo que, hasta ahora, no es posible prever si la UE y el Reino Unido asumirán compromisos en materia de cabotaje marítimo.

ANAVE entendió que algunas empresas podrían preferir que los buques de estos registros fueran tratados como de Estados terceros mientras que para otras podría resultar interesante mantener la posibilidad de fletar dichos buques para acceder a tráficos de cabotaje españoles. Por todo ello, consultó a sus asociadas cuál de estas dos posibilidades consideraban más adecuada. La respuesta mayoritaria fue que deberían ser tratados como Estados terceros.

OTRA NORMATIVA NACIONAL SOBRE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE

Idioma de redacción de los manuales y documentación del buque

A mediados de 2019, la DGMM nos envió una Instrucción de Servicio en la que se establece el idioma en el que se deben presentar para su aprobación los manuales y documentación del buque:

- En buques de pabellón español cuyo idioma de trabajo sea el inglés, se admitirá que los manuales de a bordo y la documentación relacionada con los mismos estén redactados en dicho idioma.
- La solicitud y documentación de acompañamiento para la aprobación de dichos manuales se deberán presentar en castellano, conforme al artículo 15 de la Ley 39/2015.
- La Administración Marítima podrá recabar las aclaraciones y, excepcionalmente, las traducciones que estime convenientes, para determinar el alcance de las previsiones de dichos manuales y su cumplimiento con la normativa aplicable.

Todos los buques, en cumplimiento de SOLAS, deben establecer un idioma de trabajo a bordo, dejando constancia en el Diario de Navegación. Si el idioma de trabajo no es el oficial del Estado de pabellón, algunos documentos como los planos y las listas que deban fijarse en el buque, deben estar redactados en el idioma de trabajo y el idioma de Estado del pabellón.

Regulación de la operación de fondeo en el puerto de Palma de Mallorca

El 4 de octubre, la AP de Baleares publicó una Ordenanza portuaria para regular el fondeo de buques y embarcaciones en la zona exterior de las aguas del puerto de Palma de Mallorca, e incluye información sobre:

- Procedimiento a seguir para solicitar la autorización de fondeo.
- Coordenadas de las zonas en las que se permite fondear en función del tipo de buque y su GT.
- Canal de acceso al fondeadero, zonas de fondeo prohibido y limitación de borneo del buque.
- Régimen sancionador: tipificación y cuantificación de las infracciones, y procedimiento sancionador.

Condiciones básicas de acceso y uso de los modos de transporte para personas con discapacidad

El RD 537/2019, modificó el RD 1544/2007, que regula las condiciones de accesibilidad y no discriminación para la utilización de los modos de transporte por personas con discapacidad. Se han añadido dos disposiciones adicionales sobre la admisión de:

- Sillas de ruedas con motor eléctrico y escúteres en el transporte marítimo y terrestre.
- Perros de apoyo a personas con trastornos diabéticos y epilépticos.

Instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga

El 4 de noviembre, el MITMA publicó en su portal web un proyecto de Orden para modificar el RD 1381/2002, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques, para incorporar nuevas categorías de basuras y actualizaciones al Libro de registro de basuras adoptadas por la OMI mediante la Resolución MEPC.277(70), y que afecta a:

- Formulario de notificación previa de la cantidad y tipos de desechos y residuos transportados, que debe cumplimentar el capitán antes de entrar a un puerto español y,
- Modelo de recibo de desechos/residuos MARPOL que deben expedir las instalaciones portuarias receptoras autorizadas.

Tras comprobar que coincidían las modificaciones de la OMI con las de este proyecto, informamos positivamente sobre el mismo.

Registro de información de los pasajeros

El RD 724/2019, por el que se modifican el RD 665/1999, que regula el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje y el RD 1334/2012, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques mercantes que lleguen a puertos españoles o que salgan de éstos, transpuso la Directiva 2017/2109 (UE). La principal novedad que introduce esta norma es la obligación de recoger e incluir en los datos de los pasajeros la fecha de nacimiento y la nacionalidad.

Al publicarse sólo unos días antes de que su aplicación fuera obligatoria, plazo insuficiente para que las empresas lo incluyeran en sus procedimientos operativos, nos pusimos en contacto con la DGMM y accedieron a no exigir estos datos adicionales de los pasajeros hasta el 31 de enero de 2020.

Inspecciones en buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular

El 21 de diciembre, se publicó en el BOE el RD 733/2019 sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, que modifica el Reglamento que regula las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles del RD 1737/2010.

Este RD incorpora a nuestra legislación la Directiva 2017/2110/UE y actualiza las disposiciones sobre las inspecciones preliminares y periódicas, el procedimiento para llevar a cabo las inspecciones y la rectificación de deficiencias.

Notificaciones de la DGMM sobre asuntos relacionados con la normativa de medio ambiente

A lo largo del presente ejercicio, la DGMM nos ha enviado varios documentos, como recordatorio para las empresas asociadas, sobre las siguientes materias medioambientales:

- Instrucción de Servicio 11/2019 (12 de julio): comprobaciones de las Capitanías Marítimas en las inspecciones de Port State Control sobre el Reglamento MRV.
- Instrucción de Servicio 13/2019 (18 de diciembre): aplicación del nuevo límite global de azufre del 0,5% en los combustibles marinos a partir del 1 de enero de 2020. Incluye disposiciones sobre el procedimiento de inspecciones, toma de muestras y el formulario para notificar la falta disponibilidad de combustible reglamentario.
- Oficio (13 de marzo): disposiciones sobre el sistema de la OMI de recopilación de datos de consumo de combustible de los buques, la elaboración del Inventario de Materiales Peligrosos del Reglamento de Reciclaje y la instalación de los sistemas de tratamiento de las aguas de lastre.

Revalidación de los certificados de suficiencia en cumplimiento de las enmiendas de Manila al Convenio STCW

En 2021 se cumplirán cinco años de la primera expedición de los certificados de suficiencia del Convenio STCW de acuerdo con las enmiendas adoptadas en la Conferencia de Manila. Una de las novedades de estas enmiendas es que algunos certificados tienen fecha de caducidad y es obligatorio revalidarlos mediante un curso de actualización de conocimientos.

Estas revalidaciones van a afectar a la gran mayoría de tripulantes, por lo que las tripulaciones deben coordinar con antelación suficiente la realización de los cursos con la tramitación de la revalidación de los certificados, para evitar un colapso en los centros de formación y en los servicios de la administración marítima a medida que se vaya acercando la fecha de caducidad de dichos certificados, la mayoría de ellos a lo largo de 2021.

La DGMM es consciente de que se va a producir un número muy importante de certificados a renovar al mismo tiempo y nos ha informado que están estudiando la posibilidad de ampliar 6 o 7 meses la antelación con la que se pueden renovar.

Proyecto de Ley de Cambio Climático y transición energética

El 19 de mayo, el Consejo de Ministros remitió a las Cortes este proyecto de Ley, iniciando así su tramitación parlamentaria. El texto fija los siguientes objetivos, que sólo podrán ser revisados al alza:

- España deberá alcanzar la neutralidad climática no más tarde de 2050.
- Antes de mitad de siglo, el sistema eléctrico de España tiene que ser 100% renovable.
- En 2030, las emisiones del conjunto de la economía española deberán reducirse al menos un 20% respecto al año 1990.
- Al finalizar la próxima década, como mínimo el 35% del consumo final de la energía deberá ser de origen renovable. En el caso del sistema eléctrico deberá ser de al menos un 70%.
- Las medidas de eficiencia energética tendrán que reducir el consumo de energía primaria al menos, un 35%.

Se pretende alcanzar estos objetivos a través de sucesivos Planes Nacionales de Energía y Clima (PNIEC). El Plan para el periodo 2021-2030 establece unos objetivos más ambiciosos que esta Ley y fija para 2030 una reducción de emisiones del 23% respecto a 1990 y eleva el porcentaje de renovables hasta un 42%. La presencia de energías limpias en el sistema eléctrico deberá llegar al 74% y la eficiencia mejorar un 39%.

Para el transporte marítimo se adoptarán medidas para conseguir cero emisiones en los puertos de competencia del Estado en 2050. Para ello, se promoverán, entre otras, medidas de impulso al transporte ferroviario con origen y destino en puertos, el desarrollo de AdM y el estímulo al uso de energías alternativas en los buques, en especial durante su estancia en puerto.

Consulta pública sobre la transposición parcial de la Directiva 2018/2001 sobre energías renovables

En mayo, el Ministerio para la Transición Ecológica abrió un proceso de consulta previo a la transposición de esta Directiva en el que, entre otras cuestiones, planteaba si resultaría apropiado extender su ámbito de aplicación al transporte marítimo. El elemento principal es la introducción progresiva de biocombustibles en los diferentes combustibles.

En la reunión del Comité de Medio Ambiente de ECSA, celebrada en mayo, planteamos este tema y, al parecer, en otros países como Holanda, también se está estudiando esta posibilidad.

Desde ANAVE entendemos, y así informamos a la CEOE, que esta Directiva se dirige a los fabricantes y suministradores de combustibles y no tiene relevancia directa para los armadores si bien es importante que, en su caso, se aplique respetando las especificaciones de los combustibles marinos (Norma ISO 8217) que es la que se aplica uniformemente a nivel internacional.

OTRA NORMATIVA NACIONAL

Pagos fraccionados mínimos por el IS. Exención a las empresas con buques en el REC o que tributan por el régimen en función del tonelaje

El RD-ley 2/2016 estableció para las empresas cuya cifra de negocios neta superase los 10 millones de euros, que la cantidad a ingresar en los pagos fraccionados del IS no podía ser inferior al 23% del resultado positivo de la cuenta de pérdidas y ganancias de los 3, 9 u 11 primeros meses de cada año natural. No se introdujo ninguna excepción a esta norma para las empresas navieras beneficiarias de la bonificación del 90% en el IS por los beneficios obtenidos de la explotación de buques inscritos en el REC o las que aplicasen el régimen de las empresas navieras en función del tonelaje (*tonnage tax*).

ANAVE llevó a cabo numerosas gestiones solicitando que se tuviesen en cuenta dichos regímenes especiales para el cálculo de los pagos fraccionados. Finalmente, como resultado de la jornada sobre el REC celebrada en S.C. de Tenerife el 20 de noviembre de 2017, a instancias del Gobierno de Canarias, dos diputados canarios propusieron una enmienda al proyecto de

Ley de Modificación del REF de Canarias en el sentido pretendido por ANAVE. El 24 de octubre de 2018 se aprobó dicha ley, por lo que las entidades inscritas en el REC pueden aplicar la bonificación indicada antes de calcular los pagos fraccionados.

No obstante lo anterior, se produjeron ciertas incidencias en la presentación del modelo 202 (pagos fraccionados). ANAVE planteó a la DG de Tributos (DGT) varias consultas, cuyas respuestas aclararon cómo debe presentarse la declaración en el caso de empresas con buques en el REC. Quedaba pendiente resolver el caso de las empresas que tributan por el *tonnage tax*. La DGT contestó a ANAVE que la modificación introducida en la ley del REF no eximía del pago fraccionado mínimo a las empresas que tributan por el mismo. ANAVE escribió al director general de Tributos explicando el origen del problema, el papel de ANAVE en la modificación de la Ley y nuestra interpretación de las modificaciones que se introdujeron mediante la Ley del REF.

El 21 de junio de 2019, recibimos la respuesta de la subdirección general de Técnica Tributaria en la que confirmaron su aceptación de la interpretación de ANAVE y nos indicaron que llevarían a cabo los cambios necesarios en el citado modelo 202.

Tasas de la DGMM por modificación de certificados

Desde hace unos años, se vienen produciendo casos de modificación de certificados que solo requieren una anotación informática pero que la DGMM factura como si se tratara de la expedición de uno nuevo, al no contemplar la norma aplicable una alternativa específica para estos casos, y que en buques de gran tonelaje supone importes de tasas muy elevados. El último caso se produjo en julio pasado.

Para suplir este vacío legal, ya en 2017, ANAVE sugirió a la DGMM la creación de una figura especial de modificación o actualización de datos no sustanciales que pueda aplicarse cuando sea necesario modificar o actualizar datos menores de los certificados que no precisen un reconocimiento, inspección u homologación a bordo por parte de la Administración.

La DGMM valoró y aceptó dicha propuesta, pero, dado que la creación de una nueva tasa sólo puede hacerse mediante la publicación de una Ley, mientras no sea posible llevarla a cabo, solicitamos que se consideren estos casos como 'copias de certificados', lo que de acuerdo con el art. 25 de la Ley 24/2001 tendría un coste muy reducido para las empresas.

Propuesta de nuevos peajes de suministro de GNL

El 9 de enero, la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) remitió al Consejo de Estado el Proyecto de circular sobre los peajes para el transporte, suministro y regasificación de GNL y la memoria justificativa de esta propuesta. Esta circular introduce cambios en la metodología de cálculo de los peajes que conducen a una reducción del 35% en el caso de los peajes de suministro a buques mediante cisterna y del 71% en el trasvase de GNL de planta a buque.

Proyecto de Ley de movilidad sostenible

El 30 de enero, el Secretario de Estado del MITMA, D. Pedro Saura participó en una reunión del Consejo del Transporte y la Logística de la CEOE en la que presentó las líneas generales de esta futura ley y animó a la CEOE a presentar propuestas. Entre sus manifestaciones cabe señalar:

- España dispone de unas infraestructuras excelentes en todos los modos de transporte. En esta legislatura, el gobierno pretende promover el mejor uso posible de las mismas.
- Los principales puntos de atención para ello serán los cambios tecnológicos, las prioridades medioambientales (que, resaltó, «*no son gratis*») y hacer compatibles la movilidad y la calidad del aire en las aglomeraciones urbanas.
- El gobierno pretende reorientar la inversión hacia la eliminación de cuellos de botella, el mantenimiento y conservación de las infraestructuras (que tiene efectos claros en la seguridad), en la intermodalidad y en el transporte ferroviario de cercanías.

Al término de la reunión declaró informalmente que esperaban tener un borrador hacia el verano.

El 2 de marzo, el Grupo de Trabajo de movilidad sostenible de la CEOE se reunió para recoger las propuestas de los diferentes sectores y preparar un documento de posición sobre esta Ley. La aportación de ANAVE a este documento, se basó en la respuesta de ECSA a la propuesta de Pacto Verde de la CE:

- Resaltar el papel del transporte marítimo como medio de transporte más sostenible.
- Incidir en el papel regulatorio de la OMI a nivel global y las ventajas que esto supone.

- Algunas medidas concretas para el transporte marítimo como son:
 - Promoción del uso del transporte marítimo frente a otros modos de transporte menos sostenibles.
 - Necesidad de invertir en I+D.
 - Digitalización.
 - Desarrollo de infraestructuras portuarias para el suministro de combustibles alternativos.

Esta iniciativa se ha visto demorada por la crisis del coronavirus y el borrador de proyecto de Ley no ha sido aún dado a conocer.

Punto de Acceso Nacional (PAN)

El PAN está regulado por la Directiva 40/2010, que se traspuso mediante el RD 662/2012 y el Reg. Delegado 2017/1926. Su finalidad es recoger toda la información relacionada con la oferta de transporte de pasajeros en todos los modos de transporte para ponerla a disposición de los usuarios en una plataforma común. El 17 de diciembre, el MITMA organizó un seminario para intercambiar dudas y consultas. Uno de los asuntos tratados fue el formato de datos en el que las navieras pueden suministrar la información. Esta plataforma exigirá el uso de datos en formato NetEx si bien, dado que en el caso de los operadores de transporte por carretera es muy común el uso de datos GTFS, estudiarán incluir, al menos al principio, este tipo de datos.

Después de consultar a nuestras empresas asociadas con servicios de pasajeros, los formatos utilizados son variados: GTFS, XML, web service y JSON y nos recalcaron que implantar GTFS, u otro sistema, supondría una serie de costes adicionales. Informamos al MITMA que sería más operativo que fuera la propia plataforma la que recoja la información de las navieras y no éstas quienes la suministren a la plataforma.

Dentro de su proceso de aprobación, este proyecto se envió al organismo regulador europeo y se encuentra en el Consejo de Estado. Está previsto que entre en vigor el 1 de octubre de 2020.

Proyecto plataforma SIMPLE

PdE y la Asociación Española Usuarios del Transporte de Mercancías (Aeutrasmer) han desarrollado esta herramienta dentro de un proyecto coordinado por el Ministerio de Fomento, Adif y PdE que servirá como instrumento para asegurar la interoperabilidad entre los distintos modos de transporte mediante el intercambio de información logística de manera electrónica entre la Administración Pública y los distintos agentes del sector logístico privado. Está previsto que a finales del primer trimestre de 2020 dé comienzo el proyecto, que cuenta con un presupuesto total de 5.260.000 € y pondrá a disposición de la cadena de suministro un prototipo totalmente funcional.

Ayudas para la dotación de botiquines de los buques

Al cierre de esta memoria no se había publicado aún en el BOE la convocatoria anual de ayudas para subvencionar los gastos realizados en la dotación inicial y reposición de los botiquines de los que han de ir provistos los buques de pabellón español, de fármacos y material sanitario, para gastos efectuados en 2019. En contacto con el ISM, se nos ha informado de que el retraso se debe a la situación actual provocada por el coronavirus y que la convocatoria se publicará cuando finalice el estado de alarma. Por lo demás, los aspectos de ámbito de aplicación, contenido, redacción de la convocatoria y documentación a presentar por las empresas se espera que sean similares a la convocatoria de años anteriores.

07/NORMATIVA INTERNACIONAL

PUBLICACIÓN EN EL BOE Y DOUE DE NORMATIVA INTERNACIONAL

- **Decisión 2019/995**, por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2016/2323, por la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento UE 1257/2013. (DOUE de 18 de junio de 2019).
- **Reglamento 2019/1239**, por el que se crea un entorno europeo de ventanilla única marítima y se deroga la Directiva 2010/65/UE. (DOUE de 25 de julio).
- **Instrumento de aceptación de la Enmienda al Convenio de Basilea** sobre control de movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, hecha en Ginebra el 22 de septiembre de 1995. (BOE de 26 de septiembre).

- **Acuerdo** entre el Gobierno del Reino de España y la Secretaría de la Convención Marco de la ONU sobre el Cambio Climático, el Protocolo de Kioto y el Acuerdo de París, hecho en Madrid y Bonn el 25 de noviembre de 2019. (BOE de 21 de diciembre).
- **Decisión 2020/95**, por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2016/2323, en la que se establece la lista europea de instalaciones de reciclado de buques con arreglo al Reglamento UE 1257/2013. (DOUE de 23 de enero).
- **Reglamento 2020/411**, por el que se modifica la Directiva 2009/45/CE, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje, en lo que respecta a las prescripciones de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realizan travesías nacionales. (DOUE de 19 de marzo).
- **Comunicación** de la Comisión sobre Directrices relativas a la protección de la salud, repatriación y disposiciones de viaje de la gente de mar, pasajeros y otras personas que se encuentran a bordo de buques, en el contexto del brote de COVID-19. (DOUE de 14 de abril).
- **Reglamento 2020/697**, por el que se modifica el Reglamento UE 2017/352 con el fin de permitir a organismos gestores de puertos o autoridades competentes flexibilidad en el cobro de tasas por infraestructuras portuarias en el contexto del COVID-19. (DOUE de 27 de mayo).

POLÍTICA MARÍTIMA DE LA UNIÓN EUROPEA

Las instituciones de la UE han seguido trabajando en diferentes propuestas legislativas relacionadas con el seguimiento de las emisiones de GEI del transporte marítimo, los impuestos sobre los combustibles, la financiación de proyectos 'verdes' (taxonomía) o el desguace de buques.

ECSA ha pedido a la CE que, dada la situación de grave crisis por el COVID-19, se debe priorizar a corto plazo un plan de rescate y recuperación del sector naviero europeo, para mantener el empleo y su contribución clave al comercio de la UE.

Reglamento MRV de la UE

Revisión del Reglamento

En febrero de 2019, la CE presentó una propuesta para la revisión del reglamento MRV para su alineamiento con el sistema de recopilación de datos (DCS) de la OMI. Desde el primer momento, los armadores europeos, por medio de ECSA, fueron muy críticos con la propuesta publicada por la CE en febrero, que mantiene prácticamente toda la carga burocrática sobre las empresas e instaron a la uniformidad de la normativa marítima, pidiendo el pleno alineamiento de ambos sistemas.

La tramitación de esta propuesta está siendo muy decepcionante para el sector. No sólo no se avanza hacia el alineamiento sino que, en la comisión de medio ambiente del PE, se está proponiendo el endurecimiento del sistema europeo e incluso utilizar esta propuesta legislativa para incluir el transporte marítimo en el sistema ETS europeo de comercio de derechos de emisión de CO₂.

A la vista de esta negativa evolución, ANAVE viene proponiendo que ECSA renuncie a seguir reclamando un alineamiento pleno (lo que no consideramos ya realista) e insista en que se reduzca el número de escalas anuales para poder informar únicamente anualmente y no por cada viaje, para así simplificar la carga administrativa para las empresas que operan en TMCD.

Informe anual sobre emisiones de CO₂ del transporte marítimo en 2018

El 19 de mayo, la CE publicó el primer informe anual que analiza los datos sobre las emisiones de CO₂ correspondientes al transporte marítimo en 2018 recogidos por el sistema MRV en virtud del Reglamento 2015/757. En total, se han analizado los datos de más de 11.600 buques que suman unos 650 millones de tpm. De ellos, más de la mitad estaban operados por empresas con sede en Europa y dos tercios estaban abanderados fuera de la UE.

El informe destaca los siguientes puntos:

- En 2018, las emisiones de CO₂ sumaron 138 millones de toneladas (Mt), que suponen el 3% de las emisiones totales de CO₂ de la UE y el 15% de las emisiones globales asociadas al transporte marítimo (internacional y de cabotaje nacional).
- La flota analizada, en los tráficos sujetos al MRV, consumió 44 Mt de combustibles, el 70% de HFO, seguido del MGO y MDO (20%) y GNL (3%).

- Los portacontenedores, que suponen solo el 18% de la flota analizada, en términos de tpm, emitieron el 30% del CO₂ y viajaron una distancia equivalente a 70 millones de millas náuticas a una velocidad media de 14 nudos.
- Por el contrario, los graneleros, que suponen el 37% de las tpm de la flota analizada, emitieron solo el 13% de las emisiones de CO₂ y viajaron una distancia de 55 millones de millas a una velocidad media de 10,5 nudos.

El estudio también analiza y compara la eficiencia energética teórica y operacional de los principales segmentos de flota cubiertos por el MRV (petroleros, graneleros y portacontenedores), utilizando el Índice de eficiencia energética de proyecto, EEDI establecido por la OMI, así como otros índices representativos y comparables con éste.

Reglamento UE 1257/2013 sobre reciclado de buques

Dificultades para disponer del Inventario de Materiales Peligrosos debido al COVID-19

Debido a las restricciones del COVID-19, se prevé que muchos buques no podrán disponer el 31 de diciembre de 2020 del Inventario de Materiales Peligrosos (IHM) previsto en el Reg. UE 1257/2013 sobre reciclaje de buques y su correspondiente certificado que debe expedir la Administración tras una inspección del buque.

ECSA informó de este asunto a la DG de Medio Ambiente de la UE y recopiló información entre sus miembros para conocer el grado de avance en la elaboración y aprobación de los IHM y proponer a la Comisión la ampliación del plazo más allá del 31 de diciembre de 2020. En su respuesta, la CE indicó que no tiene competencias para acordar una prórroga. No obstante, han solicitado a los Estados que consideren que van a tener problemas un listado de los buques que no podrán cumplir para estudiar la posibilidad de una respuesta coordinada a nivel de la UE.

Tras consultar a nuestras empresas sobre la situación de los IHM de sus buques, propusimos a la DGMM que concediera un plazo adicional hasta el 30 de junio de 2021 a aquellas empresas que acreditaran el 1 diciembre 2020 que ya habían encargado su elaboración pero que no podrán tenerlo finalizado para 31 de diciembre.

La DGMM nos informó de que en principio no tiene previsto otorgar ninguna prórroga. A petición de ANAVE, la DGMM ha consultado con sus servicios jurídicos la posibilidad de delegar en las OR la emisión del Documento de Cumplimiento del IHM. Asimismo, se han ofrecido a trasladar a la Comisión información sobre los buques afectados y a colaborar en lo posible a dar respuesta a esta situación.

Lista europea de instalaciones de reciclaje aprobadas por la CE

El citado reglamento UE sobre reciclaje de buques establece que a partir del 31 de diciembre de 2018 todos los buques que naveguen bajo banderas comunitarias y vayan a ser desguazados deberán hacerlo en una de las instalaciones de reciclaje autorizadas por la CE, incluidas en esta lista.

El 18 de junio y 23 de enero, la CE actualizó la lista europea de instalaciones de reciclaje autorizadas que actualmente suman 41 instalaciones con una capacidad anual de unas 996.093 LDT (toneladas de desplazamiento en rosca), aún lejos de los 2,5 millones de LDT que establece el Reglamento:

- 34 en el EEE: Noruega (6), Dinamarca (5), Francia, Reino Unido y Lituania (4 en cada país), Países Bajos (3), Letonia (2) y Bélgica, Estonia, España, Italia, Portugal y Finlandia (1 en cada país);
- 7 fuera del EEE: 6 en Turquía y 1 en EE.UU.

Además, dicha lista sigue sin incluir instalaciones de países asiáticos, donde se sitúa el 97% de la capacidad de reciclaje mundial. La UE ha recibido hasta ahora solicitudes de 36 instalaciones extracomunitarias, de ellas 18 de India y 4 de China, ninguna de las cuales ha sido aceptada. Por el contrario, ya se han autorizado 6 instalaciones turcas, de un total de 11 solicitudes.

Directiva 883/2019, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques

Los Estados miembros de la UE deberán transponer esta directiva, a más tardar, el 28 de junio de 2021. Dentro del *European Sustainable Shipping Forum* se ha creado un subgrupo de trabajo sobre recogida de residuos de los buques, con el objetivo de objetivar/concretar la aplicación de determinados aspectos de esta directiva para promover una implantación uniforme en los distintos Estados de la UE al mismo tiempo que se les facilita su aplicación.

Esta directiva, que modifica una anterior, establece un régimen muy similar al actualmente vigente en España: una cuota fija independientemente de que se entreguen o no desechos; bonificaciones a los servicios de SSS o buques que generan una cantidad reducida de desechos (sin concretar el cálculo o criterios para la aplicación de las mismas), etc.

D. Manuel Carlier que participa en este grupo representando a SPC Spain no pudo participar personalmente en la reunión, por lo que preparamos y enviamos una nota resumiendo la experiencia en los puertos españoles y propusimos una aplicación similar, al mismo tiempo que pusimos de manifiesto algunos problemas que en los últimos años nos han planteado las empresas, siempre en relación con la norma española, con el objetivo de que queden solventados en la transposición por España.

Evaluación de impacto inicial del Plan Objetivo 2030 de la CE

Siguiendo la hoja de ruta propuesta en el Pacto Verde Europeo, la CE, va a proponer aumentar el objetivo de reducción de emisiones de GEI de la UE para 2030 al menos al 50% y posiblemente hasta el 55% en comparación con los niveles de 1990. El 18 de marzo, publicó la evaluación inicial de impacto del Plan Objetivo Climático 2030 y abrió un periodo para recibir comentarios, que finalizó el 15 de abril.

Este Plan evaluará los impactos económicos, sociales y ambientales, incluirá un análisis preliminar de las opciones (entre ellas la inclusión del transporte marítimo en el ETS) y un análisis de la ambición climática.

ANAVE participó en esta consulta con un documento que defiende el papel de la OMI como regulador mundial, la necesidad de que Europa contribuya al proceso global de elaboración de normas y a fortalecer la posición competitiva del sector naviero europeo y propone iniciativas concretas para reducir emisiones de CO₂ del transporte, como transferir carga de la carretera y pasajeros del avión al TMCD. Además, también se aportaron los mismos comentarios a un documento que se presentó conjuntamente a través de CEOE.

Borrador del Plan de las Autopistas del Mar

El 27 de febrero ECSA nos remitió el borrador del Plan de AdM elaborado por el coordinador europeo Prof. Kurt Bodewig. Desde ANAVE canalizamos esta consulta a través de SPC Spain que, tras consultar a sus asociados, presentaron varios comentarios, en particular:

- Por el hecho de que el informe no haga referencia alguna a los tráficos España-Italia
- La mención del proyecto 'MedAtlantic Ecobonus' sin que se proponga incluir la posible financiación del mismo mediante fondos europeos del 'Connecting Europe Facility', indicando que este proyecto se encuentra aún pendiente de aprobación.

Convocatorias de ayudas europeas

Convocatoria ayudas CEF - Nuevas construcciones o transformaciones de motores principales o auxiliares para usar GNL - electricidad – hidrógeno

Publicada el 12 de abril, tiene como objetivo el despliegue de energías alternativas. Los proyectos elegibles pueden referirse al motor principal y los auxiliares tanto para buques de nueva construcción como transformaciones y cambios de motor en buques existentes. Los porcentajes de ayuda se aplican a la diferencia de coste entre un buque convencional nuevo y el del buque nuevo que utiliza combustible alternativo. En el caso de las reconversiones, el porcentaje se aplicará a la diferencia entre el coste del subsistema a modificar y el nuevo.

Convocatoria de ayudas CEF – Autopistas del Mar

El 16 de octubre, la Agencia Ejecutiva Europea de Innovación y Redes (INEA) publicó esta convocatoria con un presupuesto de 30 millones de euros, dando prioridad a las acciones de puesta en marcha de nuevas instalaciones y tecnologías para el suministro y uso de combustibles o energías alternativas o el alivio de la congestión o la reducción del impacto ambiental del transporte terrestre mediante la creación de rutas alternativas de TMCD.

Horizonte 2020

Este Programa Marco de la UE financia proyectos de investigación e innovación de diversas áreas temáticas. Dentro del programa *Horizon 2020* para el periodo 2018-2020, se incluyeron varios temas relevantes para el transporte marítimo:

- Descarbonización del transporte marítimo a larga distancia. Presupuesto indicativo de 20 millones de euros.
- Mitigación del ruido submarino y del impacto ambiental.
- Reducción del coste de grandes baterías para el transporte marítimo.
- Mejora del impacto y ampliación de la participación en apoyo de la investigación e innovación en el transporte.

Borrador de Evaluación inicial de impacto sobre la iniciativa FuelUE Maritime

El 27 de marzo, la CE abrió una consulta pública sobre la evaluación inicial de impacto de la iniciativa FuelUE Maritime, que tiene como objetivo el aumento del uso de combustibles alternativos sostenibles tanto en la navegación como en los puertos europeos. ANAVE participó en esta consulta y aportamos nuestros comentarios a los documentos que se presentaron a través

de CEOE y Gasnam. En línea con la posición de ANAVE, nuestros comentarios defendían el papel de la OMI como regulador global y la necesidad de que Europa centre sus esfuerzos en contribuir en la OMI al proceso global de elaboración de normas.

Reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros

El 12 de julio, se publicó en el DOUE la Directiva 2019/1159, que modifica la 2008/106/CE sobre el nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas y deroga la 2005/45 sobre el reconocimiento mutuo de los títulos expedidos por los Estados miembros a la gente de mar. Los Estados disponen hasta el 2 de agosto de 2021 para trasponer esta norma. Establece los siguientes requisitos para los Estados miembros:

- Se aceptará que los títulos originales de los marinos a bordo del buque estén disponibles en formato de papel o en formato electrónico.
- Se aceptarán los certificados de suficiencia y pruebas documentales expedidos por otro Estado miembro en papel o formato electrónico, para permitir que la gente de mar preste servicio a bordo de buques que enarbolen su pabellón.
- El reconocimiento de los títulos de competencia expedidos por otro Estado miembro o los certificados de suficiencia expedidos a capitanes y oficiales mediante el refrendo de dichos títulos que acredite su reconocimiento.
- Se aceptarán los certificados médicos expedidos bajo la autoridad de otro Estado miembro.
- Las autoridades competentes de un Estado miembro de acogida podrán imponer limitaciones adicionales a los cargos, funciones y niveles de competencia o suficiencia relativos a los viajes próximos a la costa o a los títulos alternativos expedidos con arreglo a la regla VII/1.

Carta de *Renew Europe* a la CE

Los miembros del comité de Transportes (TRAN) del PE pertenecientes al Grupo Parlamentario *Renew Europe* (centristas) enviaron en mayo a la CE una carta, que ANAVE valoró muy favorablemente, resaltando la importancia del transporte marítimo para la UE, la necesidad de coordinar soluciones para resolver los problemas que se están presentando debido a la COVID-19 (en particular, el relevo de las tripulaciones) y la importancia de contar un plan específico para su rescate y recuperación.

El coordinador de este grupo del TRAN es el español D. José Ramón Bauzá (Ciudadanos), que es quien lideró esta iniciativa. Desde ANAVE mantenemos un contacto frecuente con él desde hace algunos meses.

Negociación del acuerdo de libre comercio entre la UE y Australia

En julio, durante la negociación de este acuerdo, la subdirección general de Comercio Internacional de Servicios y Comercio Digital del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, nos pidió que, para mejor defender los intereses de las empresas españolas, les informásemos sobre las posibles barreras que las empresas navieras se encuentran en el acceso al mercado de este país, con objeto de suprimirlas o mitigarlas al máximo.

Tras consultar a las empresas asociadas, ninguna nos hizo llegar comentarios.

Tráficos con Indonesia para transportar aceite de palma

En enero, el mismo departamento nos informó de que la UE estaba negociando un acuerdo de libre comercio con Indonesia y, en lo relativo a transporte marítimo, dicho país proponía que el transporte de aceite de palma solo se pudiese llevar a cabo en buques abanderados en Indonesia. La CE entiende que esta medida incumpliría los compromisos de Indonesia en el Acuerdo General de Comercio de Servicios, GATS por lo que los negociadores europeos están trabajando para reformular esta propuesta.

Al mismo tiempo, la CE inició un proceso de consulta a los Estados miembros por si alguna empresa tenía intereses comerciales que puedan verse afectados por esta medida. Desde ANAVE se consultó a las empresas asociadas que disponen de buques adecuados al transportar de esta mercancía y ninguna manifestó interés en estos tráfico.

ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL

Debido al COVID-19, a mediados de marzo, la OMI suspendió las reuniones previstas de sus Comités y Subcomités, lo que supone que, por el momento, no es posible adoptar normas que son apremiantes para el sector, como medidas a corto plazo para reducir las emisiones de los GEI. Para que dichas medidas puedan entrar en vigor en 2023, según preveía el calendario adoptado por la OMI, será necesario acordar enmiendas al MARPOL en los próximos 12 meses.

En consecuencia, existe el riesgo de que se produzca un desfase entre los avances en la OMI y el trabajo que está llevando la CE sobre el Pacto Verde Europeo y su propuesta de incluir el transporte marítimo dentro en el ámbito de aplicación del sistema de comercio de emisiones europeo (ETS).

ICS y ECSA están llevando a cabo numerosas gestiones para explicar a las instituciones de la UE que el restablecimiento del calendario de reuniones en la OMI es el camino más adecuado para seguir avanzando en estos temas medioambientales.

CORONAVIRUS

Facilitación del comercio marítimo durante el COVID-19

A finales de marzo, la OMI publicó una circular recomendando a los Gobiernos adoptar un enfoque pragmático y práctico para facilitar las operaciones de transporte marítimo y portuarias durante el COVID-19, con el fin de mantener el flujo del comercio marítimo mundial. Para ello se proponía que las políticas y medidas que se fueran a acordar para proteger la salud pública y hacer frente al COVID-19, se elaborasen de forma que no supongan un obstáculo a las operaciones de los buques y los puertos, al movimiento de la gente de mar y el personal marítimo a los efectos del cambio de tripulaciones, como se define en los instrumentos de la OMI o en el Convenio MLC 2006 de la OIT.

Dificultades para el relevo de tripulaciones

Pese a esta circular de la OMI, la gran mayoría de los países cerraron sus fronteras o sometieron el acceso de personas a rígidas medidas que dificultaron, desde comienzos de marzo, los relevos de las tripulaciones. Por ello, desde todas las asociaciones del sector marítimo se pidió que se facilitasen los relevos de la gente de mar, que afecta a unos 150.000 marinos al mes.

ICS trató este problema en reuniones de sus secretarios generales y posteriormente creó un Grupo de trabajo específico sobre relevos de tripulaciones que se reúne semanalmente desde el 14 de abril y en el que ANAVE participa, para avanzar de forma más concreta en:

- Identificar un número reducido de combinaciones de puerto/aeropuerto (12 a 15 en todo el mundo) que se puedan utilizar para los relevos. ANAVE consultó a sus asociadas los que podrían resultar de interés y remitió esta información a ICS.
- Establecer contactos con líneas aéreas para poder organizar vuelos desde dichos aeropuertos a los países de mayor importancia en el suministro de mano de obra marítima (Filipinas, India, Este de Europa, etc.). ANAVE pidió se considerasen además países latinoamericanos, como Perú, Honduras o Cuba.
- La redacción de una cláusula-modelo '*Liberty to Deviate*' para su uso en pólizas de fletamento cuando el buque tenga que desviarse de su ruta planificada para llevar a cabo el cambio de tripulación en la actual crisis global.
- A principios de mayo, la OMI respaldó y publicó dos circulares elaboradas por el Grupo de trabajo de ICS la primera de ellas en colaboración con otras organizaciones marítimas internacionales, ITF e IATA sobre:
 - Protocolos recomendados sobre medidas y procedimientos generales para recomendado para garantizar la seguridad de los cambios y viajes de las tripulaciones durante el coronavirus.
 - Directrices sobre el COVID-19 para mantener en las condiciones de mayor seguridad posible a los tripulantes y personal de tierra que embarca a bordo por un tiempo limitado.

Desde el 21 de mayo, ICS está recabando información de empresas navieras de todo el mundo para publicar quincenalmente una 'lista blanca' de países en los que son posibles los cambios de tripulación. Mediante esta iniciativa, pretende instar a los gobiernos a poner en práctica los 'protocolos recomendados' para posibilitar los relevos con unos niveles razonables de seguridad.

Por su parte, ECSA está trabajando con la DG MOVE de la CE intentando que los gobiernos de los Estados miembros apliquen y se coordinen en la aplicación de procedimientos ágiles que permitan el relevo y la repatriación de marinos. Con este objetivo, nos pidieron una estimación de las necesidades previstas en puertos europeos en los próximos meses que solicitamos a las empresas y de las que informamos a ECSA de forma agregada. Con los datos recopilados de todas las asociaciones nacionales, el 19 de mayo, ECSA publicó un informe sobre el impacto del COVID en los diferentes segmentos del transporte marítimo.

Finalmente, en el ámbito nacional, ANAVE ha venido siguiendo y apoyando a las empresas con gestiones concretas para facilitar los relevos de sus tripulaciones y personal de mantenimiento. Con el apoyo del director general de la Marina Mercante, se han conseguido hacer relevos en distintos puertos y todos los casos se han solucionado satisfactoriamente, no obstante, la situación está todavía lejos de normalizarse.

Convenio SOLAS

Seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado

El Comité de Seguridad Marítima está trabajando en varias normas sobre los peligros potenciales a bordo de los ro-pax. Entre ellas, la modificación de la regla que establece que las aberturas de los sistemas de ventilación en los espacios cerrados deben considerarse puntos de inundación en los cálculos de estabilidad, ya que la ventilación debe funcionar continuamente cuando los vehículos están a bordo y en consecuencia las aberturas de ventilación deben permanecer abiertas.

Asimismo, aprobó unas Directrices sobre los riesgos de incendio en las cubiertas ro-ro de los buques de pasaje nuevos y existentes, en los que normalmente se ven involucradas unidades de refrigeración (*reefer units*) de camiones o semiremolques. En ellas, se detallan medidas operativas y recomendaciones para el proyecto de sistemas de seguridad contra incendios a bordo de buques ro-ro de pasaje nuevos como la tecnología mejorada para la detección de incendios, sistemas de vigilancia de circuito cerrado y cubiertas ro-ro cerradas.

Convenio MARPOL

Datos de contacto nacionales a incluir en los Planes de emergencia en caso de contaminación

El 31 de julio y 31 de octubre, la OMI publicó versiones actualizadas de la Lista de puntos de contacto nacionales encargados de recibir, tramitar y transmitir los informes urgentes de los buques a los Estados ribereños sobre los incidentes relacionados con sustancias perjudiciales, incluidos los hidrocarburos.

Las reglas 37 del Anexo I y 17 del Anexo II de MARPOL exigen, respectivamente, disponer de un Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (SOPEP) y de un Plan de emergencia en caso de contaminación marina por sustancias nocivas líquidas (SMEP). Ambos planes deben incluir una lista de autoridades o personas a quienes debe darse aviso en caso de un incidente que entrañe contaminación por dichas sustancias.

En julio, la DGMM nos facilitó un listado actualizado de las direcciones de todas las Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos con los datos de contacto de cada una de ellas que circulamos a las empresas.

Contaminación atmosférica: aplicación en 2020 del límite de azufre en los combustibles

El 1 de enero de 2020 entró en vigor el nuevo límite de azufre de 0,5% en los combustibles marinos fuera de las zonas de control de las emisiones (SECAS) y, desde el 1 de marzo, está prohibido transportar combustible no reglamentario salvo buques provistos de *scrubbers*.

El 19 de septiembre, la International Standards Organization (ISO) publicó una nueva especificación para los combustibles marinos compatible con las nuevas normas IMO 2020.

Este documento trata sobre las consideraciones de calidad aplicables con vistas a la entrada en vigor del límite máximo de 0,5% de azufre y la gama de combustibles que se comercializarán en respuesta a esta norma. También define los requisitos generales que deben cumplir todos los combustibles con 0,5% de azufre y confirma la aplicabilidad de la norma ISO 8217:2017 a los mismos.

En octubre de 2019, diversos puertos comenzaron a comercializar los nuevos combustibles con un contenido máximo de azufre del 0,5% (VLSFO). ANAVE ha hecho un seguimiento de la evolución de los precios de los tres principales combustibles marinos (IFO 380, VLSFO y MGO) tomando como referencia la media de los 20 puertos con mayor suministro de combustible a buques y publicamos en nuestra *Newsletter* semanal la evolución de dichos datos.

Informaciones de distintas fuentes (OMI, DGMM, SSCC, etc.) indican que no se han detectado incidencias graves, se han presentado pocos Informes FONAR por falta de disponibilidad de dichos combustibles y no se ha producido un aumento importante de las detenciones de PSC por incumplimientos relacionados con el contenido de azufre.

La DGMM tiene pendiente publicar, previsiblemente a lo largo de este año, una Orden sobre sanciones por incumplimientos de las normas OMI sobre contenido de azufre en los combustibles.

Posibilidad de mezclar a bordo el combustible no reglamentario para evitar el debunkering

El 1 de marzo de 2020, entró en vigor la prohibición de llevar a bordo combustible con un contenido de azufre superior al 0,5%, a menos que el buque disponga de un sistema equivalente certificado, como un *scrubber*.

Algunos armadores consultaron a BIMCO si estaba permitido mezclar a bordo el combustible no reglamentario remanente para lograr el cumplimiento de la norma, evitando así tener que descargarlo (*debunkering*) y su pérdida de valor. Además, también es probable que, en alguna ocasión, los buques reciban combustible que no cumplan los requisitos reglamentarios, a pesar de lo que se indique en la Nota de entrega del Combustible (BDN). En tales situaciones, la mezcla a bordo podría ser una alternativa ventajosa al *debunkering*.

Según la interpretación de BIMCO, para poder efectuar la mezcla a bordo de modo que se pueda considerar que el buque cumple las reglas de MARPOL, el Estado del pabellón del buque debía emitir por escrito una equivalencia específica a la regla 18 del Anexo VI de MARPOL.

ANAVE planteó esta cuestión a la DGMM, que respondió que no lo veían factible por la imposibilidad de acreditar la calidad del combustible mezclado.

Uso de scrubbers de ciclo abierto en puerto

El uso de *scrubbers* está expresamente previsto en el Anexo VI de MARPOL como un medio alternativo para el cumplimiento de los límites máximos de azufre de los combustibles marinos del 0,5% o el 0,1%. Sin embargo, en 2019 algunos puertos extranjeros anunciaron que no permitirían el uso de *scrubbers* de ciclo abierto en sus aguas. Por este motivo, la OMI ha llevado a cabo y ya ha finalizado la revisión de las Directrices de 2005 que fijan los requisitos para autorizar la descarga y que previsiblemente se acordarán este mismo año.

En diciembre, ICS publicó una actualización de la lista de puertos de todo el mundo que prohíben la descarga de los *scrubbers* de ciclo abierto, para ayudar a los buques equipados con dichos equipos a planificar con antelación las operaciones.

También algunos puertos españoles están mostrando su preocupación y desearían poder prohibir el uso de *scrubbers* abiertos. Estas preocupaciones se están concretando, más que en las aguas en sí, en la posible acumulación de metales u otros productos en los sedimentos de los puertos, que puedan dar lugar a la calificación de los mismos como materiales contaminantes y dificultar o encarecer el futuro tratamiento de los productos de dragado.

Las consultoras CE Delft y Deltares publicaron en diciembre un estudio conjunto sobre el impacto de la descarga de las aguas de lavado de los *scrubbers* en las aguas portuarias y sus sedimentos. Sus conclusiones fueron:

- La amplitud de la apertura a la mar de la dársena del puerto y, sobre todo, la amplitud de la marea, son decisivos para permitir una renovación frecuente del agua.
- En los puertos con marea, las concentraciones medias al cabo de 5 años en los sedimentos de los productos analizados son muy bajas, inferiores en todos los casos al 0,3% de los valores máximos permisibles por las normas utilizadas, que se consideran las más estrictas del mundo.
- En los puertos sin marea, las concentraciones al cabo de 5 años son del orden de 10 veces superiores, si bien del orden como máximo del 3% de los valores máximos permisibles, es decir, muy bajas.

Aunque el informe aclara que la evolución del contenido de los sedimentos no es lineal con el tiempo, cabría suponer que, en los puertos con marea, los efectos de los *scrubbers*, incluso en periodos de 50 años, se mantendrían probablemente por debajo del 5% de los valores máximos admisibles. En los puertos sin marea incluso tras 50 años las concentraciones se mantendrían probablemente por debajo de la mitad de los valores máximos.

En el mes de enero, ANAVE se reunió con los servicios técnicos de PdE para tratar este asunto y sugerimos varias propuestas, en concreto:

- Que todos los puertos españoles cuenten con un marco uniforme sobre esta materia, aunque de su aplicación pudiesen resultar normas diferentes en algunos puertos.
- Para todos los puertos con mareas: aplicar un único criterio que sería el cumplimiento de las Directrices de la OMI. Cuando éstas se revisen, la OMI determinará si se deben aplicar las nuevas a los *scrubbers* instalados con anterioridad o no.
- Para los puertos sin mareas: aquellos que lo consideren conveniente en función de sus tráficos, características físicas y frecuencia de dragado, podrían encargar estudios análogos al de CE Delft. Si los resultados de dichos estudios indicasen que las concentraciones podrían alcanzar el 50% de los máximos admisibles, cabría prohibir el uso en puerto de los *scrubbers* a buques por encima de una potencia en puerto determinada. A dichos puertos habría que animarlos a ofrecer, como alternativa a quemar combustibles destilados, la conexión a la red eléctrica de tierra con carácter no obligatorio.

Reducción de las emisiones de GEI del transporte marítimo

El 18 de diciembre, las principales organizaciones del sector del transporte marítimo internacional (ICS, BIMCO, Intertanko, Intercargo, etc.) presentaron formalmente a la OMI un documento en el que proponen crear un programa cooperativo de I+D para ayudar a reducir y eventualmente eliminar las emisiones de CO₂ del transporte marítimo internacional. Dicho documento se debatirá en la próxima reunión del MEPC, aplazada por el COVID.

El objetivo de esta propuesta es hacer posible la descarbonización del transporte marítimo. Sus aspectos más destacados son:

- Creación de una nueva organización no gubernamental de I+D, denominada Consejo Internacional de Investigación y Desarrollo Marítimo (IMRB), para facilitar la descarbonización del transporte marítimo, supervisada por los Estados miembros de la OMI. Si se llegara a aceptar, esta medida podría ponerse en marcha para 2023.
- El IMRB se financiaría básicamente por las compañías navieras de todo el mundo a través de una contribución obligatoria de 2 \$/t de combustible marino adquirido para consumo por los buques mercantes, lo que generaría alrededor de 5.000 M\$ en un período de 10 años. Al tratarse de una contribución obligatoria para todos los buques de cualquier bandera, debería ser acordada por la OMI para que su aplicación fuese universal. Para los combustibles con menores emisiones, la contribución se reduciría proporcionalmente.
- Estos fondos se utilizarían para acelerar los trabajos de I+D para el desarrollo de buques comercialmente viables con cero emisiones de carbono a principios de la década de 2030. El IMRB sería el encargado de designar los objetivos prioritarios de investigación y repartir los fondos disponibles entre los proyectos presentados.

Desde ANAVE, informamos de esta iniciativa al director general de la Marina Mercante y a la secretaria general de Transportes. Se nos indicó que el gobierno tendría interés en copatrocinar esta propuesta ante la OMI y, en su caso, participar en el IMRB.

Convenio para el Control y Gestión del Agua de Lastre (BWM)

El 13 de mayo, China notificó a la OMI la ampliación de la aplicación del Convenio BWM a Hong Kong, con efecto a partir del 13 de agosto de 2020. A partir de dicha fecha, los buques abanderados en Hong Kong, que representa el cuarto registro de buques más grande del mundo por tonelaje, deberán aplicar los requisitos de este Convenio.

Ampliación del plazo para instalar el Sistema de Gestión de las Aguas de Lastre (BWMS)

La Orden TMA/419/2020 permitió solicitar una prórroga de hasta 12 meses para instalar el Sistema de Gestión de las Aguas de Lastre (BWMS) en los buques de pabellón español que tengan que instalar el equipo durante 2020. La compañía que desee obtener esta prórroga debe presentar ante la DGMM una solicitud y aportar una declaración responsable confirmando que ya se han llevado a cabo las tareas para planificar la adquisición e instalación del BWMS.

Equipos de gestión de las aguas de lastre homologados por los EE.UU.

El 27 de mayo, el Centro de Seguridad Marítima del Servicio de Guardacostas de los EE.UU. (USCG) publicó una actualización del listado de sistemas de tratamiento de aguas de lastre que han homologado. Para dicha fecha, se habían homologado 33 sistemas y otros 6 estaban pendientes de aprobación, mientras la OMI ya tiene homologados más de 60 equipos.

PIRATERÍA

Incidentes de piratería registrados en 2019

En 2019 se notificaron 162 incidentes de piratería y robo a mano armada contra buques, cifra que supone un descenso del 20% respecto a la de 2018 (201 casos) y también es inferior a la de 2017 (180).

En África Occidental se registraron 64 ataques, el 40% del total mundial. La situación es especialmente preocupante en el golfo de Guinea en donde el número de tripulantes de buques mercantes secuestrados aumentó más del 50%: en estas aguas tuvieron lugar los 4 secuestros de buques que se produjeron en todo el mundo, 10 de los 11 incidentes con armas de fuego, y se secuestraron 121 tripulantes, lo que supone un 90% de todos los secuestros de marinos en todo el mundo y un aumento de más de un 50% respecto a los 78 de 2018. En Somalia no se registraron incidentes y la situación en el sudeste asiático ha mejorado, pasando de 60 ataques en 2018 a 53 en 2019.

Durante el primer trimestre de 2020, se registraron 47 ataques a buques mercantes, lo que supone un aumento del 23,7% respecto a los 38 registrados en el mismo periodo de 2019. El golfo de Guinea sigue siendo una de las zonas más peligrosas, con 21 incidentes, el 45% del total de ataques.

Publicación de las nuevas recomendaciones de autoprotección en África Occidental, BMP WA

Ante el crecimiento de los incidentes de piratería en la zona del golfo de Guinea, en marzo, las principales organizaciones del sector del transporte marítimo publicaron unas nuevas Mejores Prácticas de Gestión para la prevención de los actos de piratería y el refuerzo de la protección marítima frente a las costas de África Occidental y golfo de Guinea (BMP WA).

Su objetivo es prevenir que los buques y tripulaciones sean víctimas de la piratería en esta región y ayudar a elaborar planes de viaje para detectar, evitar, disuadir, retrasar e informar sobre ataques de piratería. La experiencia ha demostrado que la aplicación de las medidas incluidas en las BMP marca una importante diferencia en la seguridad de la gente de mar, por lo que se recomienda a los buques aplicar estas medidas cuando naveguen por esta zona de riesgo.

Grupo de trabajo de ICS sobre la piratería en el golfo de Guinea

En febrero, ICS puso en marcha la iniciativa 'Estrategia del transporte marítimo para combatir la piratería y los robos a mano armada en el golfo de Guinea' y constituyó un Grupo de trabajo sobre esta materia que se ha reunido en dos ocasiones desde su creación, y del que ANAVE forma parte.

Esta estrategia es un mecanismo para reforzar la protección del transporte marítimo frente a la creciente amenaza pirata y se basa en los recursos del sector en su conjunto para desarrollar medidas que aumenten y fomenten:

- La protección del transporte marítimo en la región.
- El conocimiento de la situación marítima por los Estados y el transporte marítimo.
- La toma de medidas activas por Nigeria contra los piratas que operan desde su territorio.
- La cooperación regional e internacional en la lucha contra la piratería.
- La concienciación pública sobre la piratería y sus efectos sobre los marinos y el comercio.

Comandante de la Fuerza de la UE para la Operación Militar Atalanta de EUNAVFOR

El 12 de marzo, el Comité Político y de Seguridad del Consejo de la UE nombró al Contralmirante español D. Ignacio Villanueva Serrano nuevo Comandante de la fuerza para la operación naval de la UE (EUNAVFOR) Atalanta. La operación Atalanta, bajo bandera de la UE, tiene la misión de luchar contra la piratería en el Índico y mantener la seguridad en las aguas del golfo de Adén y Somalia de los buques del Programa Mundial de Alimentos y la misión de la ONU para Somalia. España ha contribuido a esta operación desde su inicio con medios navales y aéreos. Hasta el momento, las fuerzas armadas españolas han asumido en 9 ocasiones el mando de la fuerza naval desplegada. Desde marzo de 2019, el mando operativo está basado en Rota.

MOU DE PARÍS SOBRE EL CONTROL POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

Inspecciones a buques españoles en 2019 y primer cuatrimestre 2020

Según los datos que nos facilita mensualmente la DGMM, durante 2019 se efectuaron 55 inspecciones a 52 buques españoles diferentes, un 12,2% más que en 2018 (49). Se detectó alguna deficiencia en el 43,6% de las mismas, cifra mejor que la obtenida en 2018 (46,9%). Los resultados de los primeros 4 meses de 2020 muestran que se ha producido una detención en Italia a un buque español dedicado a salvamento marítimo humanitario, un importante aumento del promedio de deficiencias por inspección y se han reducido un 15% las inspecciones, en comparación con los datos de 2019 para este mismo periodo.

	Año 2019 completo	Enero - Abril 2020
Inspecciones	55 (a 52 buques)	17 (a 17 buques)
Inspecciones con deficiencias	24 (43,6%)	9 (28%)
Deficiencias / inspección	1,0	1,6 (112%)
Detenciones	1 (1,8%)	1

Campaña de Inspección Concentrada (CIC)

En 2019 el MOU de París llevó a cabo una CIC para comprobar el funcionamiento de los equipos y el cumplimiento de los procedimientos para responder a situaciones de emergencia a bordo de los buques. Se inspeccionaron con más detalle el funcionamiento de las fuentes de energía eléctrica de emergencia, los sistemas de detección de entrada de agua a bordo del buque, y el aparato de gobierno y alarmas de emergencia.

Los resultados provisionales de esta CIC, publicados en la base de datos de inspecciones de la web del MOU, indican que se llevaron a cabo 4.336 inspecciones, se detectaron 9.968 deficiencias relacionadas con el tema de la campaña y 134 buques resultaron detenidos por deficiencias graves relativas al mismo.

Directrices provisionales relacionadas con el COVID-19

En marzo, el MOU de París publicó unas directrices provisionales para adoptar un enfoque práctico y flexibilizar las inspecciones de PSC, reconocimientos y auditorías debido a las circunstancias especiales generadas por el COVID-19, y permitir prorrogar la validez de los certificados siempre que se cumplan dos requisitos:

- Disponer de prueba documental de que el Estado de bandera permite dicha extensión.
- Que el armador haya programado un 'plan de contingencia' para llevar a cabo los reconocimientos estatutarios una vez se normalice la situación.

08/ASUNTOS PORTUARIOS

MARCO ESTRATÉGICO DEL SISTEMA PORTUARIO DE INTERÉS GENERAL

En diciembre de 2018, PdE notificó su intención de actualizar su marco estratégico de actuación, dado que el vigente es de 1998, con más de 20 años. Para ello, publicó en su página web un cuestionario e invitó a todos los interesados a participar para identificar las necesidades de mejora del sistema portuario de interés general.

El 24 de septiembre de 2019, se presentaron a las asociaciones representativas de los usuarios de los puertos y de las de empresas prestadoras los resultados de esta consulta, que están disponibles en la web www.puertos.es. En el análisis DAFO llevado a cabo, resaltaron entre sus debilidades:

- Falta de coordinación entre entidades de diferentes ministerios para las inspecciones en frontera en el ámbito portuario.
- Accesos por carretera y ferrocarril a los puertos.
- La necesidad de terminar la reorganización de la estiba.

ADAPTACIÓN DE LOS PLIEGOS DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS AL REGLAMENTO UE 352/2017

PdE elaboró modelos de pliegos de condiciones para la adaptación de todos los servicios portuarios al Reglamento UE 352/2017. Esto se llevó a cabo por medio de amplias consultas con los sectores afectados en un proceso que no ha encontrado grandes dificultades, con una sola excepción: el servicio de suministro de combustible a los buques.

Este servicio, que estaba hasta ahora considerado en la Ley de puertos como un 'servicio comercial', se ha incluido en el citado reglamento dentro de los servicios calificados como 'portuarios', que tienen en la ley española un tratamiento jurídico prácticamente homogéneo entre sí y muy diferente de los comerciales.

Los sectores más directamente afectados: comercializadores de combustibles, armadores de buques de suministro, armadores de buques que reciben los combustibles y agentes consignatarios, coincidieron en valorar muy positivamente la forma en que se viene regulando y prestando este servicio y en pedir que la adaptación al reglamento comunitario introdujese cuantos menos cambios mejor en su prestación.

El Observatorio del mercado de los servicios portuarios encargó un estudio independiente que arrojó estas mismas conclusiones, añadiendo que España es el tercer país de Europa y el octavo del mundo en esta actividad, suministrando del orden de 8 millones de toneladas anuales de combustibles. Se trata, por tanto, de una actividad de muy considerable importancia económica que es conveniente desde todos los puntos de vista preservar.

ANAVE y la Asociación española de Operadores de Petróleo (AOP) consensuaron en enero de 2020 un texto de una posible adaptación de la Ley de puertos para reconocer al suministro de combustible el carácter de servicio portuario y, al mismo tiempo, aprovechando las flexibilidades que permite el reglamento europeo, mantener la regulación jurídica y, sobre todo, la práctica diaria del servicio prácticamente como hasta ahora.

OBSERVATORIO DEL MERCADO DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

ANAVE forma parte de este observatorio desde su constitución en diciembre de 2012, en el que está representado por D. Alejandro Aznar y Dña. Elena Seco. D. Manuel Carlier representa en el mismo a SPC Spain. En el periodo objeto de esta memoria se han celebrado reuniones del pleno del mismo el 19 de junio y 18 de diciembre de 2019.

En el pleno de junio, se informó sobre el desarrollo de los modelos de pliegos de servicios portuarios para su adaptación al Reglamento UE 352/2017 (ver apartado anterior); se presentó la versión definitiva del estudio sobre 'La cadena de costes del tráfico de graneles sólidos industriales en puertos españoles' (Estrada Port Consulting y DsG); se informó sobre la contratación de un nuevo estudio sobre el 'Servicio de suministro de combustible'; y se acordó la elaboración por la Secretaría técnica del estudio 'Análisis y diagnóstico de las medidas y prácticas aplicadas para la mejora de la sostenibilidad medioambiental en los servicios portuarios'.

En el pleno de diciembre, se presentó un avance del 'Documento de análisis y conclusiones del mercado de los servicios portuarios 2018', que analiza la evolución del escenario competitivo de los servicios portuarios y del 'Estudio sobre el servicio de suministro de combustible'.

El Presidente también informó del interés manifestado por varias AAPP por eliminar la dependencia de las bonificaciones comerciales de la Ley de Presupuestos y anunció que propondría incluir en la modificación en trámite de la Ley de puertos un cambio en este sentido. Es un asunto que todavía no hemos tratado con el nuevo Presidente, D. Francisco Toledo, nombrado en febrero de 2020, aunque entendemos que al ser una petición de las AAPP es previsible que siga en la agenda de este organismo.

En el Pleno de diciembre también se acordó la licitación de los siguientes estudios:

- Análisis de los servicios de Inspección Fronteriza en los puertos extranjeros competidores de los españoles.
- Servicios de medición de la calidad de los servicios técnico-náuticos.
- Análisis del régimen económico del servicio portuario de recepción de desechos generados por buques y residuos de carga.

Durante el ejercicio, ANAVE también ha participado activamente en las actividades del observatorio, y en particular en las reuniones de los diferentes grupos de trabajo relacionados con los estudios aprobados y la preparación de los modelos de pliegos.

PLIEGOS CONSULTADOS A ANAVE POR DISTINTAS AAPP

El artículo 113.1 del RDL 2/2011 establece que las AAPP deben aprobar los Pliegos de Prescripciones particulares de los servicios portuarios previa audiencia de las organizaciones sindicales y empresariales representativas cuyos fines guarden relación directa con el objeto del correspondiente pliego. Dando cumplimiento a este trámite, las AAPP nos consultan los borradores de modificaciones de sus pliegos y ANAVE los circula a las empresas asociadas para que nos hagan llegar sus comentarios. Siendo las empresas usuarias de los puertos las que mejor conocen las necesidades de cada servicio, son las que mejor pueden identificar posibles puntos conflictivos de cada texto, por lo que resulta fundamental su aportación para detectar aspectos como subidas injustificadas de tarifas máximas, la obligatoriedad de determinados servicios, las incompatibilidades entre servicios, etc.

A lo largo del último ejercicio, nos han sido sometidos a consulta los siguientes borradores de pliegos:

- Puerto de Ciutadella: Remolque, amarre/desamarre y practica. Junio 2019.
- Almería y Carboneras. Modificación del pliego de recepción de desechos. Julio 2019.
- Barcelona: Practica. Noviembre 2019.
- Algeciras y Tarifa: Practica. Noviembre 2019.
- Motril. Revisión de tarifas de amarre. Noviembre 2019.
- Tarifa: Practica. Noviembre 2019.
- Las Palmas: Practica y remolque. Diciembre 2019.
- San Ciprián: Remolque. Enero 2020.
- Tenerife: Remolque y practica. Febrero 2020.
- Marín: Revisión de tarifas de practica y recepción de desechos. Abril 2020.
- Tarragona: Remolque, amarre y desamarre y recepción de desechos. Mayo 2020.
- Cádiz: Servicio al pasaje en régimen de crucero. Mayo 2020.

CONSEJOS DE NAVEGACIÓN Y PUERTO Y COMITÉS DE SERVICIOS PORTUARIOS

El artículo 34 del RDL 2/2011 establece que, en cada uno de los puertos de titularidad estatal, se creará un Consejo de Navegación y Puerto (CNP) como órgano de asistencia e información de la Capitanía Marítima y del Presidente de cada AP. Podrán estar representadas aquellas personas físicas o jurídicas que lo soliciten en las que, además, se aprecie un interés directo y relevante en el buen funcionamiento del puerto, del comercio marítimo o que puedan contribuir al mismo de forma eficaz.

Asimismo, el artículo 124 del RDL 2/2011 establece que en el CNP se constituirá un Comité de Servicios Portuarios (CSP), del que formarán parte las organizaciones representativas de los usuarios de los servicios y de los trabajadores y prestadores

de los mismos. La AP consulta, al menos una vez al año, a dicho Comité sobre las condiciones de prestación de los servicios y, en particular, sobre las tarifas de aquellos abiertos al uso general, la organización y la calidad de los servicios, así como, en su caso, sobre el establecimiento, mantenimiento o revisión del acuerdo de limitación del número de prestadores.

ANAVE tiene representantes en la mayor parte de CNP y CSP constituidos en los Puertos de Interés General. Como cuestiones más relevantes de la actividad de estos órganos a lo largo del ejercicio figura:

- Gijón: Admisión de ANAVE en el CNP y CSP. Junio de 2019.
- Valencia, Sagunto y Gandía: Renovación de vocales. Septiembre de 2019.
- Las Palmas: Admisión en el CSP. Septiembre de 2019.
- Málaga: Renovación de vocales. Enero de 2020.

09/ASUNTOS LABORALES

NUEVO CÓDIGO COMUNITARIO SOBRE VISADOS

El 2 de febrero comenzó a aplicarse el nuevo Código de Visados de la UE regulado en el Reg. (UE) 1155/2019 donde se incluyeron nuevas disposiciones para facilitar la tramitación de visados de los marinos para entrar en territorio Schengen.

Con este motivo, ANAVE, envió una carta conjunta con UGT y CCOO a la subdirección general de Asuntos de Extranjería del Ministerio de Asuntos Exteriores, llamando su atención sobre las peculiaridades de nuestro sector y pidiendo una aplicación flexible, especialmente en tres aspectos:

- El plazo para la solicitud de los visados.
- La emisión de Visados de Entrada Múltiple (VEM), regulados en el artículo 24.2 con una duración máxima de hasta 5 años.
- La emisión de visados en frontera.

El 14 de febrero se celebró una reunión con representantes de ANAVE, CCOO y UGT con D. Sergio Krsnik, subdirector adjunto de Asuntos de Extranjería en relación con este asunto. En la reunión el subdirector nos confirmó en primer lugar que son conscientes del trato específico y favorable que se establece en el Código para los marinos. También nos informó de que estaban preparando una Instrucción de Servicio para sus embajadas y oficinas consulares y debido a la especial relevancia y peculiaridades del trámite de visados, tenían la intención de incluirlo en una instrucción separada. Por último, nos informó de que, como prevé el Código, se estaba trabajando en la posibilidad de presentar las solicitudes y emitir los visados por vía electrónica, aunque éste sería un trabajo que previsiblemente tardaría varios años en materializarse.

Debido al carácter interno de la instrucción, no les pareció adecuado enviar a ANAVE una copia de la misma, pero sí se ofrecieron a tratar de solucionar las dificultades concretas que encontrasen las empresas en la tramitación de los visados.

PÉRDIDA DE LA BONIFICACIÓN DEL 90% DE LA CUOTA EMPRESARIAL DE SEGURIDAD SOCIAL EN BUQUES DEL REC POR INGRESO DE LA CUOTA FUERA DE PLAZO

La Ley 19/1994 de Régimen Económico y Fiscal de Canarias establece una bonificación del 90% en la cuota empresarial de la Seguridad Social de los trabajadores inscritos en buques inscritos en el REC. Pero esta bonificación no se aplica en caso de presentar los boletines de cotización fuera del plazo reglamentario, ya que el artículo 60.2 del RD 1415/2004 (Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social), sanciona con la pérdida del derecho a las bonificaciones cuando no se efectúan los ingresos dentro del plazo reglamentario.

Durante el ejercicio volvió a darse un caso de retraso en el ingreso de la cuota que dió lugar a la pérdida de la bonificación. Por ello, desde ANAVE recomendamos nuevamente a las empresas asociadas que se asegurasen de que los ingresos se produjeran dentro del plazo reglamentario, para no perder la bonificación y evitar recargos y sanciones.

COMISIÓN LABORAL TRIPARTITA DE INMIGRACIÓN

De conformidad con el acuerdo suscrito el 23 de enero de 2012 entre ANAVE y UGT-MAR para el enrole de trabajadores extracomunitarios en buques inscritos en el REC, a petición de la dirección general de Migraciones, ANAVE ha seguido reca-

bando de las empresas asociadas, trimestralmente, el número de puestos de trabajo ocupados por trabajadores extranjeros no comunitarios y las copias básicas de sus contratos. La remisión de estos datos resulta fundamental para que se sigan incluyendo las profesiones marítimas en el catálogo trimestral de ocupaciones de difícil cobertura, y que las empresas con buques en el REC puedan seguir enrolando tripulantes extranjeros no comunitarios. En aquellos casos en que, por someterse los contratos a una legislación diferente de la española, no existan 'copias básicas' como tales (al tratarse la copia básica de un documento oficial español), se deben aportar documentos análogos que contengan la misma información.

FORMACIÓN

Embarque en prácticas de alumnos de náutica

El pasado 3 de agosto se publicó en el BOE el RD 473/2019, por el que se regula la subvención ANAVE para el embarque de alumnos en 2019, que ANAVE traslada íntegramente a sus empresas asociadas. Ante la falta de Presupuestos Generales del Estado, fue necesaria la tramitación de este RD para que se concediese esta subvención a ANAVE.

En octubre, el presidente y director general de ANAVE participaron en la DGMM en un acto en el que se firmó el convenio entre el Ministerio de Fomento y ANAVE para la concesión de dicha subvención. Los términos del Convenio y el procedimiento para el reparto de la subvención a las empresas asociadas se mantuvieron iguales que los del pasado ejercicio.

Subvención. Resultado en el ejercicio 2019

Al igual que el ejercicio pasado, el importe de la subvención fue de 185.000 euros. La DGMM recibió y verificó toda la documentación de las empresas, comprobándose que la misma acreditaba el embarque de 323 alumnos con una duración total de 43.158 días (1.439 meses). El importe medio fue de 129 euros/alumno/mes, equivalente 4,3 euros/alumno/día.

En diciembre, tras presentar toda la documentación a la DGMM, ANAVE recibió la subvención de 185.000 euros que fue trasladada íntegramente a las empresas asociadas mediante abono en sus cuentas de cuotas a ANAVE.

Año	Alumnos	Importe devengado (€)	Subvención concedida (€)	nº meses	€/mes/alumno
2010	110	211.500	100.000	423	236
2011	97	215.733	100.000	431	232
2012	99	222.533	100.000	437	229
2013	122	290.267	40.000	581	69
2014	156	397.733	80.000	795	101
2015	277	686.667	80.000	1.373	58
2016	249	570.300	80.000	1.141	70
2017	301	671.017	80.000	1.342	60
2018	307	693.450	185.000	1.387	133
2019	323	719.300	185.000	1.439	129

Convenios firmados por ANAVE con distintas universidades

ANAVE ha seguido trabajando con varias universidades para facilitar el enrole de sus alumnos en buques de las empresas asociadas. Durante este periodo, han surgido dificultades en relación con el enrole de alumnos ya egresados de la Universidad. Por esta razón, hemos contactado con diferentes fundaciones privadas que están vinculadas con las universidades.

Para evitar problemas en inspecciones de PSC, los buques deben llevar a bordo una copia del convenio-marco aplicable, entre la universidad y ANAVE, en español e inglés, y del documento de adhesión de la empresa al mismo, recogiendo los datos de cada alumno en concreto. Los convenios-marco están en la zona de socios de la web de ANAVE.

JORNADAS DE HUELGA Y SERVICIOS MÍNIMOS

En octubre de 2019 se convocó una jornada de huelga general en Cataluña. El Ministerio de Fomento notificó directamente a ANAVE los servicios mínimos establecidos para el transporte marítimo que, a diferencia de otras ocasiones, establecía para algunas líneas, unos servicios mínimos «que deberán ser cubiertos entre todas las compañías que operen en las mismas», sin especificar cuántos servicios debería efectuar cada una.

En contacto con la Administración, pedimos volver al modelo anterior ya que obligar a las empresas a llegar a un acuerdo entre sí sobre cómo prestar los servicios mínimos podría, entre otras cosas, entrar en conflicto con las normas de competencia.

Posteriormente, en marzo de 2020, se convocó una nueva jornada de huelga en varias comunidades autónomas en la que se volvieron a definir los servicios mínimos para algunas líneas en el mismo sentido que en octubre. Volvimos a ponernos en contacto con la Administración y nos indicaron que, cada empresa, de acuerdo con sus trabajadores, puede optar por establecer más servicios durante la jornada de huelga superando, en conjunto, los servicios mínimos establecidos.

Estaba prevista una reunión para analizar el problema y concretar una redacción para posibles futuras convocatorias de huelga, que ha quedado pospuesta por la crisis del coronavirus.

10/ESTUDIOS, JORNADAS Y SEMINARIOS

MARINA MERCANTE Y TRANSPORTE MARÍTIMO 2019-2020

Esta publicación anual de ANAVE, que acompaña a la presente memoria, se abre con los Órganos de Gobierno (Comisión Permanente y Comité Directivo). A continuación, se recogen los datos más relevantes relativos al sector marítimo en 2019 y los primeros meses de 2020, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, con numerosos gráficos y tablas. Incluye cifras y comentarios sobre comercio marítimo, flota mercante, mercado de fletes y construcción naval, así como un resumen de las novedades en materia de política sectorial española, comunitaria y mundial.

Tras 5 años, su diseño ha sido renovado en profundidad, dando más relevancia a los gráficos y tablas y reduciendo los textos a comentarios sobre aquellos, resultando una publicación más atractiva y amena. Aun así, se han conservado todos los datos que se presentaban en ediciones anteriores. Además de los cambios en el diseño, se han fusionado los capítulos 5 y 6 sobre flota de pabellón español y flota controlada en un único capítulo, conservando el orden y temática de los demás.

El informe completo, en formato pdf, se difunde en la página web de ANAVE y se distribuye por correo electrónico a numerosos destinatarios españoles y extranjeros, aumentando así su difusión, prácticamente sin coste para ANAVE. Se elabora y difunde también una versión impresa y en pdf en inglés.

INFORMES SOBRE SEGURIDAD Y MEDIO AMBIENTE

En estos informes semestrales, ANAVE recopila las principales novedades normativas sobre estas materias en el ámbito internacional, comunitario y nacional, ayudando así a las empresas asociadas en la tarea de mantenerse al día en estos campos. Se distribuyen a las empresas asociadas, a la subdirección general de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM y a varias SSCC.

Posteriormente, se discute en una reunión con las empresas navieras en la que se lleva a cabo una breve presentación de los principales asuntos del informe y un coloquio sobre el mismo. A continuación, suelen incorporarse representantes de la DGMM (normalmente asisten el director general o los subdirectores generales adjuntos de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima con colaboradores de su departamento) con quienes se intercambian opiniones, se plantean consultas, etc.

Este estudio se pone también a la venta para empresas no asociadas, a través del boletín mensual y de la página web de ANAVE.

Presentación de los informes semestrales de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente

Dos veces al año ANAVE organiza una jornada para presentar el informe semestral sobre novedades normativas en el ámbito internacional, comunitario y nacional en materia de Seguridad y Medio Ambiente. A lo largo del ejercicio al que se refiere esta memoria, se ha celebrado una reunión el 14 de noviembre de 2019 y el 12 de mayo de 2020.

La reunión de noviembre incluyó la exposición de dos presentaciones por la DGMM sobre el Plan Lista Blanca de inspecciones de *Port State Control* a buques de pabellón español y cuestiones prácticas relacionadas con la aplicación del nuevo límite global de azufre del 0,5% en los combustibles marinos. Se presentó una nueva tecnología de propulsión mediante un sistema de velas rígidas, telescópicas y autónomas integradas en los buques desarrollada por una empresa española.

En la jornada del 12 de mayo, que se celebró por videoconferencia, se analizó el impacto del coronavirus en los certificados estatutarios y de clase de los buques y de los marinos, y el balance de la aplicación del límite de 0,5% de contenido de azufre en los combustibles en los primeros meses de 2020. En ambos asuntos intervinieron las SSCC y la DGMM.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS SOBRE EMISIONES A LA ATMÓSFERA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO. EL CAMBIO A COMBUSTIBLES CON BAJO CONTENIDO DE AZUFRE

Ante la frecuente confusión en las noticias en medios de comunicación sobre las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero procedentes de los buques, ANAVE elaboró un documento de carácter pedagógico, con el fin de señalar las diferencias existentes entre ambos tipos de emisiones. Se presentó en un desayuno con los medios de comunicación, se le dio amplia difusión en formato pdf mediante la *newsletter* y la página web de ANAVE.

Posteriormente se elaboró una versión en inglés, que se presentó en una reunión del Comité de Seguridad y Medio Ambiente de ECSA, que se celebró en Madrid los días 4 y 5 de noviembre. ECSA lo utilizó como base para sus comunicaciones sobre esta materia y la asociación de Malta pidió autorización para difundirlo entre sus asociados.

En diciembre, se elaboró y difundió un nuevo informe titulado 'El cambio a combustibles con bajo contenido de azufre. El sector naviero invierte en el medio ambiente y desarrollo sostenible' que se difundió a los medios y en la página web de ANAVE.

OTROS ESTUDIOS E INFORMES ELABORADOS POR ANAVE

- Informe para el Grupo de Trabajo de Actividad del Sector Privado de la CEOE. Cuatrimestral.
- Contribución de ANAVE a la actualización del informe de Oxford Economics para ECSA '*Economic value of the EU shipping industry*'. Diciembre 2019.
- Posición del sector naviero sobre la propuesta inicial del Pacto Verde Europeo. ECSA y ANAVE. Febrero 2020
- Actualización del informe 'Modernización del Registro espacial de Canarias – impacto previsible sobre la flota inscrita en el REC'. Marzo 2020.
- Coronavirus y cláusulas de Fuerza Mayor en los contratos. El 11 de marzo, se circularon varios trabajos sobre el efecto de las cláusulas de fuerza mayor en contratos de fletamento, compraventa y construcción de buques, así como un informe sintético elaborado por ANAVE, sobre los mismos.
- Contribuciones de ANAVE a la evaluación del impacto del COVID-19 sobre el sector marítimo. ANAVE ha recopilado datos entre sus empresas asociadas, con los que ha contribuido a informes elaborados por ECSA, la CEOE, Cluster Marítimo, etc.

CONTRIBUCIÓN DE ANAVE A INFORMES DE LA ADMINISTRACIÓN

CORES – Datos de consumo de combustibles por los buques

Desde 2014, la Corporación de Reservas Estratégicas de Productos Petrolíferos, CORES tutelada por el Ministerio de Industria, Energía y Turismo, nos solicita información sobre consumo de combustibles por las empresas navieras dentro de su proceso de revisión y actualización de la estadística de consumos de productos petrolíferos por sectores económicos.

Los datos enviados a CORES, de forma agregada, referidos al consumo en el año 2018, se resumen en el siguiente cuadro, en toneladas (t).

Producto	Cabotaje nacional (< 48 h)	Otros
Gasóleo para uso marítimo	121.175	61.217
Diesel para uso marítimo	50.942	4.553
Fuelóleo marítimo con contenido en azufre <1%	190.983	63.940
Fuelóleo marítimo con contenido en azufre >1%	186.648	334.818
Otros (especificar)	300	361.458

MITMA – Informe anual ‘Los transportes y las Infraestructuras’

Desde hace muchos años, la subdirección general de Normativa y Estudios Técnicos del Ministerio de Fomento nos solicita datos sobre la distribución de la flota de pabellón español según el número de buques por naviera. Esta información se obtiene de la base de datos de flota controlada de ANAVE. Los datos enviados en 2020 fueron:

Buques por naviera	Nº empresas	% sobre el total de empresas	Total GT	% sobre total de GT
1	11	44%	53.008	2,2%
2	4	16%	155.171	6,5%
3	0	0%	0	0,0%
4	4	16%	442.366	18,6%
5	0	0%	0	0,0%
6	1	4%	32.606	1,4%
7	1	4%	40.372	1,7%
8	0	0%	0	0,0%
9	0	0%	0	0,0%
10 a 15	3	12%	1.216.579	51,3%
Más de 15	1	4%	432.752	18,2%
TOTAL	25	100%	2.372.854	100,0%

ACTOS, JORNADAS Y SEMINARIOS ORGANIZADOS POR ANAVE

Jornada impartida por COMISMAR sobre la ‘Elaboración de los procedimientos de Ciberseguridad para la gestión de los buques’

El 3 de julio, en la sede de ANAVE, se celebró esta jornada/taller sobre la elaboración de los procedimientos de ciberseguridad que deberían implantar las empresas navieras, tanto en la oficina como a bordo del buque, para la gestión de la seguridad de su información y equipos. Participaron un total de 10 alumnos de 6 empresas asociadas.

Jornada de INTERTANKO en ANAVE

El 9 de julio, a propuesta del director de la oficina de INTERTANKO en Londres, Mr. Phillip Belcher, se organizó en ANAVE una reunión con empresas navieras y energéticas, en la que se presentaron las actividades y servicios de esta Asociación. Participaron en la reunión 27 personas representando a las empresas navieras asociadas, principales SSCC, Man Energy, Endesa y Repsol. Al finalizar la jornada tuvo lugar un almuerzo por cortesía de MARFLET.

Desayuno de trabajo con los medios de comunicación

El 24 de octubre, ANAVE organizó en su sede un desayuno de trabajo con los medios de comunicación en el que presentó el documento ‘Preguntas y Respuestas sobre emisiones a la atmósfera del transporte marítimo’ con vistas a la aplicación del nuevo límite de azufre de la OMI. Participaron D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco, Dña. Maruxa Heras, D. Rafael Cerezo y periodistas de 8 medios de comunicación especializados y de información general, incluyendo la presidenta de la asociación de periodistas de información ambiental. La duración del acto fue mucho mayor de la prevista, por las numerosas preguntas que plantearon los periodistas asistentes, demostrando su interés por el documento, del que se hicieron amplio eco en sus medios.

Reuniones con REPSOL y CEPESA en la sede de ANAVE sobre los nuevos combustibles para IMO 2020

La entrada en vigor del nuevo límite de 0,5% de contenido de azufre en los combustibles marinos había suscitado una enorme expectativa no solo en el sector marítimo, sino incluso en entidades financieras y, por supuesto, en suministradores de combustibles. Y no solo expectativas, sino una gran cantidad de incertidumbres sobre disponibilidad, calidad, compatibilidad, etc. de los nuevos combustibles. Por este motivo, el 13 de noviembre, en la sede de ANAVE, se organizaron reuniones separadas con representantes de REPSOL y posteriormente de CEPESA, que habían aceptado amablemente reunirse con nosotros para tratar estos asuntos. Desde ANAVE les habíamos adelantado las preguntas que las empresas armadoras nos habían hecho llegar. Las intervenciones de las empresas energéticas fueron bastante concretas y esclarecedoras.

La asistencia fue muy nutrida, con más de 40 personas de las empresas asociadas. ANAVE elaboró un resumen de lo tratado para información de las empresas que no pudieron asistir.

Acto organizado por ANAVE, ICS y ECSA en la COP 25

El 13 de diciembre, ANAVE organizó, junto a ICS y ECSA, un acto sobre la descarbonización en el transporte marítimo, en el marco de la 25ª Conferencia de las Partes del Convenio Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP25), que se celebró en la Zona Verde de este foro internacional sobre el clima, en las instalaciones de IFEMA, en Madrid. En dicho acto, el vicesecretario general de ICS, Mr. Simon Bennett, el secretario general de ECSA, Mr. Martin Dorsman y el director general de ANAVE, D. Manuel Carlier, presentaron sendas ponencias, bajo el título común de 'El transporte marítimo, un aliado en la lucha contra el cambio climático'.

En su intervención, Mr. Bennet destacó la importancia de la OMI como regulador internacional del transporte marítimo y su papel de cara al objetivo de la descarbonización total de dicho sector en el futuro. Mr. Dorsman se refirió al Pacto Verde Europeo, que se había presentado pocos días antes, y a la necesidad de que la UE asumiera un papel proactivo en la OMI, para afrontar un problema global, y evitase adoptar medidas regionales fuera del marco de la OMI. Finalmente D. Manuel Carlier, presentó algunos de casos de éxito del sector marítimo para reducir las emisiones de CO₂ frente a otros modos de transporte.

Este acto contó con la presencia del secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, D. Pedro Saura, que fue el encargado de su inauguración, manifestando que el MITMA tiene como una de sus primeras prioridades la Ley de Movilidad Sostenible. Además, asistieron la secretaria general de Transporte, Dña. María José Rallo y el director general de la Marina Mercante D. Benito Núñez. Asimismo, contó con la presencia de numerosos periodistas de medios de comunicación especializados que se hicieron eco de las presentaciones en el ámbito nacional e internacional.

Reuniones con miembros del Parlamento Europeo

El 20 de diciembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron, en la sede de ANAVE, con D. José Ramón Bauzá, miembro español del PE, titular de la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) en representación de Ciudadanos, del grupo parlamentario *Renew Europe* (que ha sucedido a la Alianza de Liberales y Demócratas). El Sr. Bauzá demostró gran interés sobre nuestro sector y, en particular, sobre su comportamiento medioambiental y sobre las emisiones que realmente produce el transporte marítimo. También encontró muy útil el documento de 'Preguntas y Respuestas' sobre emisiones de ANAVE y que su equipo precisamente le había facilitado para preparar la reunión.

D. Manuel Carlier expuso brevemente las medidas que el sector naviero está llevando a cabo para minimizar las emisiones y que, solo una semana antes, ICS, ECSA y ANAVE habían presentado en la COP25. D. José Ramón Bauzá acogió favorablemente la propuesta de ANAVE de contar con un interlocutor de nuestro sector en el TRAN. Adicionalmente, se ofreció para proponer en dicha comisión que se convoque al sector naviero a una comparecencia para informar de las actuaciones que ya viene desarrollando para la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte marítimo y de los avances en la OMI.

El 20 de febrero, el presidente de ANAVE, D. Juan Riva y Dña. Elena Seco más el director general de la Marina Mercante, D. Benito Núñez, mantuvieron una comida de trabajo con la eurodiputada Dña. Isabel García Muñoz (PSOE), miembro de la Comisión de Transporte y Turismo del PE. En la misma se trató sobre la tramitación de la propuesta de revisión del Reglamento europeo MRV y sobre la problemática medioambiental del transporte marítimo en general.

El 27 de febrero, una delegación de la Comisión de Transportes del PE, encabezada por su presidenta, Mrs. Karima Delli, visitó el ferry *Rosalind Franklin* de Balearia en el puerto de Palma de Mallorca.

Fueron recibidos por el secretario general y director de RSC y Reputación de Balearia, D. José Manuel Orengo, así como por la directora de Comunicación, Dña. Pilar Boix y otros miembros de la delegación de Palma y de la tripulación. Dña. Elena Seco fue invitada a participar y expuso en una breve presentación a los miembros del PE los principales mensajes del sector sobre el papel de la UE en la regulación de las emisiones de GEI.

Seminario sobre PSC, impartido por DNV GL

DNV GL tenía previsto organizar, en marzo, en las oficinas de ANAVE, un seminario sobre PSC para las empresas asociadas. Finalmente, dadas las restricciones impuestas a causa del COVID-19, se llevó a cabo por videoconferencia el 27 de mayo, impartido por D. José Allona. Participó la subdirectora adjunta de Inspección Marítima junto a uno de los inspectores del puerto de Bilbao y más de 20 representantes de las empresas navieras.

Seminario sobre el Inventario de Materiales Peligrosos

El 2 de junio, ANAVE organizó este seminario, que fue impartido por medio de videoconferencia por D. Javier García de Dueñas, de Bureau Veritas sobre el Inventario de Materiales Peligrosos del Reglamento UE sobre reciclaje de buques. Participaron 37 personas, incluyendo un subdirector adjunto y varios técnicos de la DGMM.

PARTICIPACIÓN EN OTRAS JORNADAS Y SEMINARIOS

AltFuels Iberia 2019

El 14 y 15 de junio de 2019 se celebró en Madrid el congreso AltFuels Iberia 2019 con el fin explorar y fortalecer los lazos económicos entre sectores clave, propiciando encuentros comerciales de alto nivel con lo último en tecnología de combustibles alternativos. D. Manuel Carlier, participó con una ponencia titulada: 'Nuevos combustibles reglamentarios para IMO 2020'.

Mesa redonda sobre seguridad marítima, piratería y normas BMP5

El 9 de julio, en la Universidad de Deusto, en Bilbao, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en la mesa redonda del epígrafe, parte de un curso titulado 'V Centenario del viaje de Elcano: relaciones internacionales y seguridad marítima hoy'.

Reunión con el secretario general de la OMI y el director general de la Marina Mercante

El 22 de octubre, en Algeciras, se celebró un almuerzo de trabajo, organizado por la DGMM, con el secretario general de la OMI, Mr. Kitack Lim. Por invitación del director general de la Marina Mercante, asistió a la misma el director general de ANAVE, D. Manuel Carlier. Participaron también, entre otras autoridades, el embajador de España en el Reino Unido, el director general de la Marina Mercante, el presidente y director de la AP de Algeciras, el presidente de la Asociación Española de Derecho Marítimo, el secretario general de ANEN, el capitán marítimo de Algeciras, etc.

La reunión se desarrolló en un ambiente informal y de positiva cooperación. El director general de ANAVE pudo plantear y comentar ampliamente con el secretario general de la OMI la preocupación del sector naviero europeo e internacional por el objetivo, señalado por la nueva presidenta de la CE, Mrs. Ursula von der Leyen, de incluir el transporte marítimo dentro del sistema de comercio de emisiones de la UE. La respuesta de Mr. Lim fue muy positiva.

58ª edición del Congreso Nacional de AINE

La Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE) celebró los días 24 y 25 de octubre de 2019, en San Fernando (Cádiz), su 58º Congreso Nacional sobre el sector marítimo y su industria bajo el lema: 'La Economía Azul y la Seguridad y Defensa Marítima, Garantes del Desarrollo Social y Económico. Andalucía y Bahía de Cádiz, referente mundial'.

El día 25, Manuel Carlier participó en una mesa redonda bajo el título: 'Economía Azul, fuente de riqueza y porvenir para la humanidad', en la que presentó una ponencia titulada: 'El transporte marítimo mueve el comercio mundial... ¡y mucho más!'.

Jornada Connecting TEN-T Corridors and Sustainable MoS

El 30 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron a la jornada del epígrafe, que se celebró en el Ministerio de Fomento. Su principal objetivo era presentar al nuevo coordinador del proyecto AdM de las TEN-T, Prof. Kurt Bodewig.

Conferencia anual de SPC SPAIN en Cartagena

El 20 de noviembre tuvo lugar en Cartagena la Conferencia anual de la Asociación de Promoción del TMCD (SPC Spain) que preside ANAVE.

El programa incluyó varias mesas redondas sobre asuntos de interés para las empresas que participan en estos tráficos. Participaron varias autoridades, entre ellas el Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, el presidente de PdE y el director general de la Marina Mercante.

III Jornada Retolastre

El 4 de diciembre tuvo lugar en el puerto de Algeciras la tercera edición de las 'Jornadas Retolastre', sobre las dificultades que puede implicar para el sector marítimo y portuario la aplicación del Convenio de Gestión de Aguas de Lastre de la OMI. ANAVE) estuvo representada por D. Manuel Carlier, quien participó en una mesa redonda bajo el título 'Retos asociados a la entrada en vigor del Convenio Internacional de Aguas de Lastre'.

Las Jornadas Retolastre se habían celebrado con anterioridad en el puerto de Cádiz, en diciembre de 2017, y en el puerto de Bilbao, en diciembre 2018. Esta tercera edición tuvo lugar en el salón de actos de la AP de Algeciras y estuvo organizada por la Universidad de Cádiz (UCA) y la Fundación Campus Tecnológico de Algeciras, que patrocinan la UCA y la AP de Algeciras, entre otros.

Conferencia 'Decarbonising Transport'

El 5 de diciembre, Dña. Elena Seco participó a la conferencia del epígrafe, organizada por el Ministerio de Fomento y el International Transport Forum de la OCDE, con motivo de la COP25. La sesión estuvo presidida por el secretario de Estado de

Infraestructuras, Transporte y Vivienda, D. Pedro Saura, y contó con la presencia, como invitado, del secretario general del ITF, Mr. Young Tae Kim.

Los sistemas de gestión como Herramienta de Negocio

El 11 de febrero, Dña. Elena Seco asistió a la jornada del epígrafe organizada por Lloyd's Register en su sede de Madrid.

Proyecto Atlantic Blue Port Services. Convenio internacional de aguas de lastre

El 12 de febrero, en Madrid, Dña. Araiz Basurko participó en el 4º Taller '*Vision of the Spanish Stakeholders*' organizado por PdE, en colaboración con el Ministerio de Fomento, Interreg Atlantic Area y BluePorts, con la presentación titulada '*Shipowners' vision and delivery on the Ballast Water Management Convention*'.

III Semana Europea del Transporte Marítimo

Del 17 a 21 de febrero se celebró en Bruselas la III *European Shipping Week* (ESW), que tiene lugar cada dos años. Participaron por parte de ANAVE el Presidente, D. Alejandro Aznar; D. Juan Riva, ex Presidente de ECSA y miembro de la Comisión Permanente de ANAVE y la directora, Dña. Elena Seco.

Las emisiones de GEI del transporte marítimo y su regulación coparon una buena parte de los debates. La CE y algunos eurodiputados que participaron, insistieron en que Europa tiene que liderar el proceso mediante la adopción de medidas que conduzcan a una drástica reducción de las emisiones de GEI del transporte marítimo, de forma que estas medidas no supongan un obstáculo a la competitividad del sector marítimo. Parece que se trata de dos premisas difícilmente conciliables.

Por su parte, el sector insistió en la importancia de una regulación global que es el modo más eficaz de afrontar este problema también global, el que conducirá más rápidamente y con mejores resultados a la reducción de las emisiones y con menor perjuicio para los intereses europeos.

Jornada sobre *blockchain* y transporte

El 20 de febrero, Dña. Maruxa Heras asistió a una jornada sobre *blockchain* y transporte que se celebró en la sede de la CEOE, en Madrid.

Jornada sobre Biocombustibles

El 26 de febrero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron a una jornada sobre los biocombustibles y su uso en el transporte, en la sede del CIEMAT, en Madrid.

Coloquio sobre la interpretación unificada de la quiebra del derecho a limitar la responsabilidad en los convenios OMI

La Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM) junto con el Instituto Marítimo Español (IME) organizaron el 4 de mayo esta jornada virtual y gratuita en la que participó el representante permanente español en la OMI, D. Víctor Jiménez. Tras la ponencia tuvo lugar un coloquio que fue moderado por D. Manuel Carlier.

Seminarios online

Los seminarios *online* o *webinars* se han convertido en una herramienta formativa de fácil acceso y muy utilizada por SSCC y otros agentes del sector marítimo. Además, desde marzo de 2020, tras la declaración de la pandemia de COVID-19 y las restricciones impuestas a la movilidad, varias jornadas que estaban inicialmente previstas de modo presencial, finalmente se han celebrado por videoconferencia.

Desde ANAVE, hemos informado a las empresas asociadas de algunos de estos seminarios. Además, el personal de la asociación ha participado en algunos de ellos y, posteriormente, hemos circulado la información obtenida a nuestras empresas asociadas. Entre ellos destacamos:

- BIMCO: 2020 *Sulphur* webinar – 6 de noviembre.
- INEA: Convocatoria '*CEF Transport Blending Facility*' – 5 de diciembre.
- DNV GL: Reciclaje de buques e inventario de materiales peligrosos – 23 de enero.
- DNV GL: Ciberseguridad – 25 de marzo.
- IME: Ciclo de seminarios semanales sobre diversos temas relacionados con el transporte marítimo – durante el mes de abril.
- GASNAM: Ciclo de *webinars* sobre suministro de GNL – 14 al 16 de abril.
- Dr. Martin Stopford: Estudio sobre la posible evolución del sector marítimo hasta 2050 – 28 de abril.
- DNV GL y Eurelectric – Ports: Green Gateways to Europe – 2 de junio.

11 / MEDIOS DE COMUNICACIÓN Y PUBLICACIONES

BOLETÍN INFORMATIVO DE ANAVE: *anave.es*

Esta publicación mensual de nuestra Asociación viene informando sobre la actualidad del sector marítimo ininterrumpidamente desde 1978, como sucesora del anterior Boletín de OFICEMA, cuyo primer número se publicó en junio de 1955. Desde 2005 se publica a todo color. En febrero de 2018 se introdujo un rediseño completo de este boletín mensual.

Desde enero de 2019, y en virtud de un acuerdo de patrocinio firmado con la SC Lloyd's Register, se publican mensualmente cuatro páginas bajo la sección 'Tecnología e Innovación', que recoge informaciones relevantes sobre los avances tecnológicos y la investigación y desarrollo del sector marítimo-portuario.

La selección de la información, el enfoque de la noticia y la redacción de su titular, van dirigidas a facilitar a los lectores una actualización rápida, clara y rigurosa en los principales temas que preocupan a las empresas navieras y del ámbito marítimo-portuario. Cuando una noticia hace referencia a una empresa asociada, ésta siempre es consultada sobre la oportunidad de recogerla en nuestra publicación y la veracidad de los datos.

El comentario Editorial en página 3 expone la posición institucional de la Asociación e invita a la reflexión sobre asuntos destacados de la actualidad marítima. Son muy frecuentes las referencias a este artículo en los medios de comunicación especializados, lo que demuestra el interés de las cuestiones tratadas y el valor que se concede por los medios a la opinión de ANAVE. Todos los Editoriales desde 2010 se encuentran disponibles, en formato pdf, en la web de la Asociación.

Además de la opinión y la información el boletín se cierra con una Tribuna Profesional, un resumen de las Actividades de la Asociación y una Agenda de actos previstos.

La sección Tribuna Profesional fue creada en 2001 y desde 2003 tiene carácter mensual. Se trata de una sección abierta a colaboraciones, en las que los profesionales del sector marítimo pueden volcar sus conocimientos y experiencia. A diferencia del resto de las secciones del boletín, recoge artículos más extensos y, en muchos casos, de opinión. Estos artículos se recogen posteriormente en la página web de ANAVE, de donde se pueden descargar gratuitamente en formato pdf todos los publicados desde el año 2005. Durante el período objeto de esta memoria los artículos recogidos en la misma han sido los siguientes:

- **Julio de 2019.** Discurso del presidente de ANAVE, Alejandro Aznar, en el acto de clausura de la Asamblea General 2019.
- **Agosto 2019.** MARSEC 19, 13 años innovando. Fuerza de Acción Marítima - Sección Operaciones.
- **Septiembre 2019.** ¿Estás contractualmente preparado para IMO 2020? Comprueba las pólizas de fletamento. The UK Defence Club.
- **Octubre 2019.** En 2018, la demanda de TMCD ro-ro internacional creció un 12,3 %. Informe del Observatorio estadístico del TMCD en España 2018. SPC Spain.
- **Noviembre 2019.** La descarbonización del transporte marítimo, muy costosa pero tal vez no tan lejana. Manuel Carlier, director general de ANAVE.
- **Diciembre 2019.** Presente y futuro del transporte marítimo para las SSCC. Mesa redonda organizada por ANAVE con los responsables de las SSCC con mayor implantación en España.
- **Enero 2020.** En 2019 la demanda de transporte marítimo superó por primera vez los 12.000 millones de toneladas. Resumen del informe de otoño de Clarksons.
- **Febrero 2020.** Los principales armadores de diferentes tipos de buques mercantes. Gabinete de Estudios de ANAVE.
- **Marzo 2020.** La flota mercante controlada por armadores españoles supera los 5 millones de GT. Gabinete de Estudios de ANAVE.

- **Abril 2020.** BIMCO revisa a la baja sus previsiones para el transporte marítimo en 2020. Resumen de artículos de BIMCO y UNCTAD. Gabinete de Estudios de ANAVE.
- **Mayo 2020.** Evolución de la flota mercante mundial en 2019. Gabinete de Estudios de ANAVE a partir de varias fuentes.
- **Junio 2020.** Coronavirus, cambio climático y transporte marítimo inteligente. Tres escenarios marítimos 2020-2050. Dr. Martin Stopford. Presidente no ejecutivo de Clarksons Research.

Además, *anave.es* integra, como una separata coleccionable, el Cuaderno Profesional Marítimo, que hasta 2001 se publicaba por separado. Creado en 1984, es elaborado por el Gabinete de Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE y va especialmente dirigido a contribuir a la formación continua de las tripulaciones de los buques. El Cuaderno ofrece información actualizada y artículos extensos sobre aspectos técnicos, relacionados fundamentalmente con la normativa sobre seguridad y prevención de la contaminación (de ahí su presentación con encabezados verdes). Tanto del personal técnico de las empresas navieras, como de las Capitanías Marítimas, recibimos con frecuencia confirmación de que se sigue con interés. También se rediseñó en febrero 2018, de acuerdo con el estilo del resto del Boletín, manteniendo la integración con el mismo.

Caracteriza a *anave.es* la inserción de la publicidad de forma claramente diferenciada de los espacios informativos. La publicidad de pago y el patrocinio de secciones fijas permiten reducir el coste neto del boletín para la Asociación. Anteriormente, la mayoría de dicha publicidad correspondía a empresas asociadas, de modo que algunas de éstas soportaban en mayor medida este coste que otras. Desde hace más de 10 años, por el contrario, la publicidad procede casi exclusivamente de empresas suministradoras de equipos o servicios al sector naviero. La gestión de la publicidad la lleva a cabo el propio personal de ANAVE. Desde 2013, y a sugerencia de algunos anunciantes, también se admiten publirreportajes, que toman la forma de un artículo o reportaje técnico con una extensión de una o dos páginas, si bien con un enfoque claramente comercial. Aún en este caso, el titular indica claramente que se trata de publicidad.

Desde abril de 2016, dentro del proceso de racionalización de costes que permanentemente intenta llevar a cabo ANAVE, existen dos modalidades de suscripción al boletín: una más económica, para recibir el boletín en su versión digital en formato .pdf a través del correo electrónico, y una segunda opción para recibir el boletín en papel. En marzo de 2020, el Comité Directivo acordó que al menos durante los primeros meses del confinamiento debido a la crisis del COVID-19, el boletín se editaría únicamente en formato pdf. Así se ha hecho hasta ahora con los números de abril, mayo y junio de 2020.

En suma, *anave.es* pretende aportar, por una parte, noticias sucintas sobre el sector marítimo y, por otra, artículos de fondo sobre asuntos técnicos, jurídicos o económicos, siempre de la mayor actualidad en el campo marítimo a un público muy amplio: personalidades de la Administración relacionadas con el sector marítimo y la construcción naval, Capitanías Marítimas y Autoridades Portuarias de los puertos españoles, astilleros, centros universitarios, bufetes de abogados y principales empresas del sector, así como un gran número de medios de comunicación (prensa, radio, televisión y agencias de información; de ámbito nacional y regional; medios de información general, económica y especializada en transporte).

El boletín mensual *anave.es* es un instrumento de comunicación con el que ANAVE pretende transmitir regularmente información de interés y las posiciones institucionales de la Asociación, así como una imagen dinámica y actual del sector y demostrar su proactividad y preocupación por la seguridad y protección del medio ambiente.

NEWSLETTERS

Si bien *anave.es* cumple su función respecto de los profesionales del sector y los medios de comunicación especializados, tanto marítimos como de transporte y logística en general, resulta demasiado extenso y técnico para los medios de comunicación más generalistas y otros públicos-objetivo de interés, como por ejemplo los parlamentarios. Al mismo tiempo, su periodicidad mensual resulta inadecuada a noticias de gran actualidad.

En consecuencia, ANAVE edita al menos semanalmente una *newsletter* denominada Noticias Marítimas, distribuida únicamente por correo electrónico. Se envía a un amplio número de medios de comunicación, tanto generales como especializados, así como a todas las empresas asociadas y numerosos departamentos de la Administración e instituciones del sector. En cada edición se recogen hasta 6 noticias breves, ilustradas con fotografías y con enlaces a la página web de ANAVE donde se puede ampliar la información.

Las agencias de información (EFE, Europa Press, etc.) suelen difundir sistemáticamente algunas de las noticias recogidas en esta *newsletter*. A su vez, los distintos portales de Internet especializados en economía reproducen estos teletipos de agencia.

De este modo, esta *newsletter* hace las veces de unas notas de prensa regulares que permiten mantener un contacto permanente de ANAVE con los medios de comunicación.

Desde noviembre de 2016 para la elaboración, envío y gestión de estas *newsletters* se utiliza una herramienta específica (*Mailchimp*) que permite agilizar el proceso de elaboración y distribución y además proporciona datos sobre cada envío, permitiendo el seguimiento, el impacto por zonas geográficas y otros datos de interés para medir la repercusión de las informaciones que se publican. A lo largo del año 2019 la lista de correo de nuestra *newsletter* ha ido creciendo hasta alcanzar los 300 suscriptores, tanto a través del formulario de nuestra web como mediante peticiones vía correo electrónico.

El impacto medio de las *newsletters*, se ha mantenido en torno al 60% hasta febrero de 2020, lo que supone alrededor de un 47,5% más que la media del sector 'viajes y transportes'. Durante el estado de alarma dicho impacto ha descendido ligeramente situándose en torno al 55%. Otro dato a tener en cuenta es que nuestros suscriptores utilizan principalmente ordenadores para leer nuestra *newsletter*, alrededor de un 73%, frente a solo un 27% que lo hace desde dispositivos móviles.

EMPRESAS NAVIERAS 2020

Publicación en pdf, disponible gratuitamente en la página web de ANAVE, que recoge los datos de contacto de las empresas navieras asociadas (direcciones, teléfonos, fax, e-mail y página web), los de sus buques (nombre y tipo de buque, año de construcción, servicio, capacidad, tpm y GT) y, en su caso, los servicios regulares que prestan. Se incluye, en un anexo, la relación de los buques de pabellón español, clasificados alfabéticamente y por tipos.

SITIO WEB DE ANAVE (www.anave.es)

ANAVE fue, en 1994, la primera asociación de navieros del mundo en disponer de correo electrónico y de sitio web en Internet. En mayo de 2017 se llevó a cabo la renovación de la web, principalmente en sus aspectos técnicos.

El diseño de nuestra web permite que sea gestionada en su totalidad por el personal de la Asociación, lo que permite un considerable ahorro de costes y que tenga además la capacidad de prestar en cada momento una imagen diferente y completamente actualizada, lo que, a cambio, acarrea un trabajo administrativo importante. Además, contamos con un apoyo técnico externo para las ocasiones en las que son necesarias actualizaciones de software o se producen incidencias. La estructura de la web pretende ser muy intuitiva y, en su portada, dispone de un menú superior, una galería fotográfica, 3 destacados centrales con foto y un submenú lateral situado a la derecha de la galería fotográfica:

- Menú superior: Recoge los contenidos principales de la web organizados por áreas de actividad:
 - ANAVE: define a la Asociación, sus fines, cómo asociarse, miembros actuales, órganos de gobierno, organización interna y un dossier de presentación.
 - Documentos: contiene informes periódicos elaborados en ANAVE, como Empresas Navieras (una relación actualizada de las empresas asociadas, sus direcciones completas, buques y sus características y, en su caso, servicios regulares que prestan, con enlaces a sus páginas web y direcciones de correo electrónico); el anuario Marina Mercante y Transporte Marítimo y *anave.es* (en particular una colección de todos los artículos publicados en las secciones Tribuna Profesional y Editorial de nuestro boletín informativo mensual, *anave.es*) así como otros elaborados por otras fuentes y que consideramos de interés sobre piratería, datos estadísticos publicados por UNCTAD, EMSA y otras entidades, guías y directrices sobre temas de actualidad, como el GNL o la ciberseguridad.
 - Prensa: noticias, comunicados de prensa de la Asociación, un Dossier de prensa sobre ANAVE, agenda con los actos más destacados sobre el sector previstos en los próximos meses y una galería de fotos de actos y de buques. La sección de noticias está vinculada, además, con el destacado central de la portada, y en ella aparecen las noticias que se envían en la *newsletter* de ANAVE.
 - Contacto: diferentes formas de contactar con la Asociación.
 - Zona de socios: accesible mediante clave, contiene documentos internos de ANAVE, como circulares, notas para las reuniones del Comité Directivo y actas. Asimismo, repositorios de información sobre los principales asuntos de actualidad. Con frecuencia, en nuestras circulares, enviamos enlaces directos a estos repositorios para que las empresas puedan, no solo consultar los documentos de referencia directa a la circular, sino la documentación disponible sobre el asunto. Desde junio de 2019, hemos subido a estos repositorios más de 100 documentos de interés sobre:
 - ◆ Azufre en combustibles – Límite 2020: pautas de la OMI, ICS y otras organizaciones.
 - ◆ Ciberseguridad, como el '*Cyber security Workbook for on board ship use*' de BIMCO.
 - ◆ Convenio MLC 2006: Actualización de los modelos de certificados.
 - ◆ Eficiencia energética.

- ◆ *European Sustainable Shipping Forum*.
- ◆ Enrole de alumnos: Informe de finalización de prácticas.
- ◆ Gestión del agua de lastre: Lista actualizada de los equipos homologados por la OMI y por el USCG.
- ◆ GNL como combustible: *'Safe LNG bunkering operations'* del UK P&I Club.
- ◆ *Port State Control*: informes actualizados del Plan Lista Blanca que nos envía mensualmente la DGMM.
- ◆ Modelos de Puertos de Estado para los pliegos de los distintos servicios portuarios.
- ◆ Lista europea de instalaciones de reciclado de buques.
- ◆ Reglamento MRV: Informe de la Comisión sobre las emisiones de CO₂ del transporte marítimo en 2018.
- ◆ *Scrubbers*: Lista de puertos que prohíben el uso de *scrubbers* de ciclo abierto.
- ◆ Enmiendas de Manila 2010 al convenio STCW: Revalidación de los certificados de suficiencia

En el último ejercicio, dada su relevancia y mayor nivel de consulta por las empresas, hemos puesto a disposición en la sección de socios de ANAVE nuevos repositorios sobre:

- ◆ Los modelos de pliegos de servicios portuarios elaborados por PdE.
 - ◆ Coronavirus, que se ha actualizado diariamente desde el inicio de la pandemia, con más de 70 documentos organizados en 3 apartados sobre medidas adoptadas, información de organizaciones internacionales y de organismos españoles.
- Galería fotográfica: muestra imágenes cedidas por nuestras empresas asociadas, con pequeños mensajes en su parte inferior entre los que destacan datos relevantes sobre comercio marítimo nacional y mundial, flota controlada por los armadores españoles o los alumnos embarcados en nuestras empresas asociadas.
 - Destacados centrales con foto: el primero enlaza con la relación de miembros asociados a ANAVE, el segundo con las últimas noticias publicadas y el tercer destacado se reserva para actos, presentaciones o jornadas en las que participa ANAVE.
 - Submenú lateral: Contiene publicidad de nuestra revista y de nuestro Informe sobre Seguridad y Medio Ambiente, así como la editorial de la revista del mes en curso y un apartado para participación en jornadas.

Además, su contenido incluye un glosario de términos marítimos y enlaces a las páginas web de otras asociaciones e instituciones marítimas, nacionales e internacionales.

ACTIVIDADES DEL GABINETE DE PRENSA

Además de la selección y redacción de las informaciones que se publican mensualmente en el boletín *anave.es*, el Gabinete de Prensa se ocupa de la difusión de notas de prensa, convocatorias de los medios de comunicación a actos públicos organizados por la Asociación, así como de las relaciones con los medios de comunicación. En su relación con los medios, su actividad persigue dos fines: incluir artículos o declaraciones del presidente o del director general de ANAVE en los medios de comunicación, cuando es oportuno, así como enviar comunicados de prensa que reflejen las opiniones de la Asociación sobre temas de candente actualidad.

El Gabinete de Prensa se encarga igualmente de elaborar la *newsletter* electrónica semanal Noticias Marítimas, así como del diseño y producción de la memoria anual y el informe Marina Mercante y Transporte Marítimo y participa activamente en los grupos de trabajo de Comunicación de ICS y ECSA, que celebran periódicamente reuniones por videoconferencia.

12/ACTIVIDAD ASOCIATIVA

ÁMBITO INTERNACIONAL

European Community Shipowners' Associations (ECSA)

Creada en 1965, agrupa a las asociaciones de navieros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo (UE+Noruega). Forman actualmente parte de ECSA un total de 20 asociaciones nacionales.

Entre sus objetivos figuran el estudio de todos los asuntos relacionados con el sector naviero, especialmente la política marítima de la Unión Europea y de sus Estados miembros, la búsqueda de posiciones comunes a sus miembros y la defensa de las mis-

mas ante las instituciones europeas. ECSA cuenta en el centro de Bruselas con unas amplias y modernas oficinas, a las que se trasladó en mayo de 2019, que disponen de despachos y salas de reuniones que están a disposición de ANAVE y sus empresas asociadas que puedan necesitarlos. Ejerce sus funciones a través de su Comité Directivo (*Board of Directors*), formado por los delegados de cada una de sus Asociaciones miembro, de su Secretariado permanente y de varios Comités y Grupos de Trabajo.

Desde enero de 2020, el presidente de ECSA es el sueco Mr. Cläes Berglund y el vicepresidente, que asumirá la presidencia en enero de 2022, el chipriota Mr. Philippos Phillis. Martin Dorsman ocupa el puesto de secretario general desde noviembre de 2017.

A lo largo del último ejercicio, ANAVE ha participado regularmente en las reuniones del *Board of Directors* y en el Comité de Seguridad y Medio Ambiente. Asimismo, ECSA cuenta con los siguientes Comités y Grupos de Trabajo, que ANAVE sigue por correspondencia y a los que aporta su opinión, aunque asistiendo a las reuniones solo cuando el asunto lo justifica o cuando se puede participar por videoconferencia, dadas nuestras limitaciones presupuestarias:

- Comité de Política Marítima
- Comité de Asuntos Sociales
- Comité Asesor en Asuntos Económicos
- Grupo de Trabajo sobre Protección Marítima
- Grupo de Trabajo sobre Fiscalidad
- Grupo de Trabajo sobre Seguridad y Medio Ambiente

En las nuevas oficinas, ECSA dispone de instalaciones que hacen posible la asistencia por videoconferencia prácticamente a todas las reuniones de los comités y grupos de trabajo que tengan lugar en su sede. Aunque esta posibilidad se utilizaba de forma limitada antes de la crisis del COVID-19, durante la misma todas las reuniones se están celebrando a distancia y es previsible que se mantenga esta posibilidad en el futuro, lo que permitirá a ANAVE participar en más comités y grupos de trabajo. Existe también la posibilidad de que aquellas empresas que lo deseen puedan asistir a las reuniones de estos Comités y Grupos de Trabajo, corriendo con sus costes de viaje y estancia en el caso de reuniones presenciales.

Entre las muchas actividades desarrolladas por ECSA a lo largo del último año cabe destacar especialmente:

- **Revisión del reglamento MRV** para su alineamiento con el sistema de recopilación de datos (DCS) de la OMI. Según ya se ha indicado, ECSA sigue apoyando la uniformidad de la normativa marítima y continúa pidiendo el pleno alineamiento de ambos sistemas. A la vista de la negativa evolución de este asunto en el Consejo, ANAVE ha propuesto a ECSA que renuncie a seguir reclamando un alineamiento pleno (lo que no consideramos ya realista) y se insista en que se reduzca el número de escalas anuales para poder informar únicamente anualmente y no por cada viaje.
- **Respuesta a la propuesta de Pacto Verde de la CE:** El 19 de febrero, ECSA remitió a la CE un documento como respuesta a la propuesta de Pacto Verde (Green Deal) que la nueva presidenta de la CE ha presentado como uno de los objetivos claves de su mandato de 5 años. En este documento, ECSA acoge favorablemente y apoya la ambición de la CE de que la UE lidere la lucha contra el cambio climático. Para ello, el sector naviero europeo propone participar activamente en las discusiones de la OMI sobre medidas a corto y largo plazo para reducción de las emisiones de CO₂, y el apoyo de la CE a un enfoque coordinado y holístico en esta agencia de la ONU.

En respuesta directa al Pacto Verde de la UE, el sector propone a la CE trabajar conjuntamente en los siguientes 8 campos:

- Liderar el proceso regulatorio internacional en la OMI.
- Incentivar el cambio modal en el transporte desde las carreteras y el aéreo a los ferries y el TMCD, para lo que se necesita una estrategia ambiciosa.
- Investigación y desarrollo, con el objetivo de convertir a la UE en pionera en tecnologías con bajas y nulas emisiones de carbono.
- Optimización de las escalas de los buques en puerto.
- Suministro de electricidad desde tierra durante las estancias en puerto y despliegue de infraestructuras de suministro de combustibles alternativos.
- Establecer un programa de financiación para la electrificación de ferries.
- Aprovechar el potencial de las energías renovables *off-shore*.
- Digitalización.

Posteriormente, el 2 de abril, ECSA publicó y remitió a la CE un documento titulado: 'El Pacto Verde tiene que tomar en consideración los efectos devastadores de la pandemia del COVID-19'. Sin renunciar a los ambiciosos objetivos a medio plazo, ECSA pide a la CE que asuma que a corto plazo la mayor urgencia del sector es su relanzamiento tras la pandemia.

- **Informe sobre el impacto de la pandemia en el sector naviero europeo:** El 19 de mayo, ECSA hizo públicos los resultados de una encuesta que había llevado a cabo entre sus asociaciones miembros sobre los efectos económicos de la pandemia en los diferentes segmentos del sector marítimo.
- **Propuesta de un plan de relanzamiento del sector marítimo tras el COVID-19:** ECSA trabaja actualmente en un conjunto de propuestas para el relanzamiento del sector.
- **Estudio sobre el ETS europeo:** No cabe duda de que, una vez que se reanuden los trabajos de las instituciones europeas, la CE retomará su propuesta de inclusión del transporte marítimo en el sistema europeo de comercio de derechos de emisión. Para estar preparados para ese momento, ECSA e ICS encargaron conjuntamente un estudio técnico-jurídico a la consultora *Green Marine Associates*, que está previsto quede terminado en junio.
- **Revisión de los estatutos y cuotas de ECSA:** Se está llevando a cabo una revisión en profundidad de los estatutos, sobre todo de los procedimientos para votación, en caso necesario, así como del método de cálculo de las contribuciones de cada una de las asociaciones miembro. Se espera pueda ser aprobado por el Board of Directors en este año.

International Chamber of Shipping (ICS)

ANAVE es miembro de la Cámara Naviera Internacional (ICS), que agrupa a las asociaciones nacionales de navieros de 33 países de todo el mundo, como miembros de pleno derecho, así como otras 12 organizaciones, como miembros asociados.

Creada en 1921, ICS está presente en todos los foros internacionales de debate en el ámbito marítimo en el terreno técnico y, en particular, en los relacionados con normas sobre seguridad y protección del medio ambiente, teniendo reconocido carácter consultivo ante la OMI. Entre sus funciones, destaca el fomento de los intereses de los armadores en todos los aspectos relacionados con el transporte marítimo y la operación de buques, a la vez que proporciona a sus asociados información sobre normativa internacional y les ofrece la posibilidad de hacer llegar a dichos foros sus criterios sobre el desarrollo de la normativa. Asimismo, ICS edita numerosas publicaciones dirigidas a facilitar la aplicación por las empresas navieras de las nuevas normas internacionales.

Su estructura está formada por el Comité Ejecutivo, del que dependen los Comités Marítimo, Jurídico, de Seguro, de Política Marítima y Asuntos Laborales. Del Comité Marítimo dependen los Subcomités de Medio Ambiente, Construcción y Equipo, Radio-Náutico, Tripulaciones y Formación y sobre Canales, además de otros 9 paneles: Petroleros, Gaseros, Quimiqueros, Graneleros, Buques de Pasaje, Contenedores, Off Shore, Mercancías peligrosas y TMCD. Todos ellos están abiertos a la participación de expertos de las empresas asociadas que lo deseen. El presidente de ICS e ISF es, desde junio de 2016, el armador Mr. Esben Poulsson, presidente de la empresa armadora Enesel Pte. Ltd. y de la Asociación de Navieros de Singapur. Mr. Guy Platten, es secretario general de ICS desde el 1 de enero de 2018. ANAVE está representada en el Comité Directivo de ICS por D. Juan Riva. Entre las materias tratadas por ICS en el último ejercicio, cabe citar especialmente:

- La problemática derivada de la crisis del COVID-19 en relación con los relevos de tripulaciones
- Límite de azufre en los combustibles marinos: ICS publicó en septiembre una guía para ayudar a las empresas navieras a prepararse para la implantación del límite mundial del contenido de azufre en los combustibles el 1 de enero de 2020.
- En marzo de 2020, ICS, junto con las principales organizaciones internacionales del sector (BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO y otras) lanzaron las Best Management Practices West Africa, que proporcionan a compañías y tripulaciones recomendaciones sobre protección marítima en la zona del golfo de Guinea, la más conflictiva en los últimos años en materia de piratería.
- Guía de procedimientos de la Cámara de Máquinas. ICS está actualmente terminando esta publicación, que se sumará a las numerosas que tiene editadas, de las cuales obtiene una parte muy importante de sus ingresos. En los últimos meses ha publicado la quinta edición de un manual sobre el Código ISM y la tercera sobre el convenio marítimo de la OIT.

International Shipping Federation (ISF)

ISF, establecida en 1909, es una organización estrechamente vinculada a ICS, con la que comparte sus oficinas y secretariado permanente en Londres. Es la asociación patronal naviera de ámbito mundial sobre asuntos laborales y sociales. ISF ofrece consejo y guía a los empresarios navieros, representándoles en todos los foros internacionales de importancia que regulan dichos asuntos.

Tiene carácter consultivo ante la Organización Internacional del Trabajo (OIT), donde coordina la posición de los navieros en las reuniones marítimas, así como en la OMI. Asiste, como miembro de la OIT, a las reuniones del Comité del MOU de París. Una de las principales labores de ISF es el seguimiento del desarrollo de la normativa sobre condiciones de trabajo, aspectos médicos o requisitos profesionales de aplicación a los marinos. También facilita información o guía sobre las tripulaciones en el sector, relativa a salarios, nuevos programas de formación o tendencias en el empleo.

Desde hace varios años, aunque ISF no ha desaparecido formalmente, ICS ha asumido sus funciones en la práctica. ANAVE es miembro de pleno derecho de ICS y, por tanto, de ISF.

The Baltic International Maritime Council (BIMCO)

BIMCO constituye la mayor asociación privada comercial del mundo marítimo. Creada en Copenhague en 1905, está integrada por 1.900 miembros de 120 países que representan más del 50% del tonelaje de la flota mundial. Sus miembros incluyen armadores, brokers, agencias, clubes de P&I y otras organizaciones.

La Secretaría de BIMCO está formada por un secretario general (Mr. Angus Frew) y tres subsecretarios generales de los que dependen los departamentos de Contratos y Cláusulas, Asesoramiento, Servicio Electrónico IDEA, Regulación y Tecnología Marítima, Protección, Información, Análisis de Comercio Marítimo, Oficinas en Asia y Miembros y Desarrollo de Negocio. El 14 de mayo, Mrs. Şadan Kaptanoğlu, directora ejecutiva de la naviera turca HI Kaptanoğlu Shipping, fue elegida nueva presidenta de BIMCO. Es la primera vez que una mujer ostenta la presidencia de BIMCO. Además, Ms. Sabrina Chao de la naviera Wah Kwong, Hong Kong, fue elegida presidenta electa y se une a la junta directiva.

Los objetivos estratégicos de BIMCO son defender el libre comercio y el acceso a los mercados, facilitar y armonizar la actividad comercial, promoviendo la calidad, seguridad y protección. Su labor se centra en el fomento de los más altos estándares para el transporte marítimo y apoyo a la normativa existente para asegurar un transporte de calidad, además de la unificación de las normas y su implantación a nivel mundial.

Una de sus principales y más importantes actividades es la elaboración y permanente actualización de formularios-modelo de documentos contractuales marítimos que se han convertido en estándares del mercado: pólizas de fletamento, conocimientos de embarque, contratos de compraventa (MOA), etc. El responsable de esta importante tarea es su Comité Documentario, en el que ANAVE está representada por D. José Antonio Baura, de la Empresa Naviera Elcano y D. Jorge Alvargonzález, de Ership, S.A.

El servicio electrónico a través de internet 'BIMCO's Idea' permite a los usuarios cumplimentar *online* más de 70 formularios estándar completamente actualizados, distribuyéndose posteriormente a través de mensajes de correo electrónico a cada una de las partes implicadas.

En otoño de 2018, BIMCO aprobó dos nuevas cláusulas sobre combustibles marinos '*BIMCO 2020 Marine Sulphur Content Clause for Time Charter Parties*' y '*BIMCO 2020 Fuel Transition Clause for Time Charter Parties*', que se han utilizado ampliamente en el proceso de implantación de los nuevos límites de azufre en los combustibles marinos.

En estos últimos meses, una de las publicaciones más vendidas de BIMCO está siendo su guía para el amarre de buques '*Ship lay-up Guide*'. También ha publicado recientemente la guía '*Offshore Heavylift and Project Cargo Contracts*'.

INTERTANKO

Es la Asociación Internacional de Armadores Independientes de Buques Tanque (es decir, empresas que no son de titularidad estatal ni vinculadas directamente a empresas refineras) y actúa como portavoz de las mismas en los principales foros internacionales. Sus objetivos son fomentar un mercado de buques tanque libre y competitivo, trabajar por la seguridad en la mar y la protección del medio ambiente. Su presidente es Mr. Paolo D'Amico y la directora gerente Mrs. Katharina Stanzel.

A comienzos de junio de 2020, INTERTANKO tenía 209 miembros de pleno derecho y 252 miembros asociados y colaboradores. INTERTANKO mantiene relaciones de colaboración con otras organizaciones del sector, como ECSA, ICS, BIMCO e INTERCARGO (asociación equivalente de los buques graneleros).

Como se informa en el apartado sobre Actos, Jornadas y Seminarios (pág. 39), en julio de 2019, el director de la oficina de INTERTANKO en Londres, Mr. Phillip Belcher, visitó ANAVE y presentó, a un nutrido grupo de empresas navieras y energéticas, las actividades y servicios de esta Asociación.

ÁMBITO NACIONAL

Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE)

CEOE, fundada en 1977, representa y defiende los intereses de los empresarios españoles. Integra, con carácter voluntario, a la mayor parte de las empresas y autónomos de cualquier tamaño y sector de actividad por medio de sus asociaciones de base, que configuran una red de 240 organizaciones empresariales.

CEOE es el principal interlocutor de las empresas en España ante el Gobierno, los organismos del Estado, organizaciones sindicales, partidos políticos e instituciones internacionales. En Europa, CEOE forma parte activa de BUSINESSEUROPE, que aglutina a las asociaciones empresariales de todo el continente.

Desde diciembre de 2011, ANAVE participa activamente en el Grupo de Actividad del Sector Privado de la CEOE. Desde octubre de 2013, los informes elaborados por los distintos integrantes de este Grupo y las conclusiones obtenidas en las reuniones cuatrimestrales sirven de análisis para los diferentes sectores en la Comisión de Economía y Política Económica de la CEOE.

El 2 de marzo, CEOE presentó su nueva plataforma digital CEOENet, disponible para todas las empresas y organizaciones asociadas, cuya función es facilitar el contacto entre los asociados, ofrecer servicios y compartir información, de una manera ágil y directa.

La plataforma además permite publicar ofertas de productos y servicios que puedan resultar de interés para otros asociados. En el caso de las agrupaciones empresariales (como ANAVE) estas ofertas son extensivas a las empresas asociadas a las mismas. En estos momentos no existe un catálogo de ofertas propiamente dicho y las mismas deben consultarse una a una. Si finalmente se publica dicho catálogo, lo circularíamos entre las empresas asociadas.

Durante la crisis del COVID-19, CEOE viene organizando frecuentes reuniones de los secretarios generales de sus organizaciones miembros en las que les informa sobre las negociaciones con el gobierno y las organizaciones sindicales sobre asuntos como los ERTES, créditos avalados etc.

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC Spain)

La Asociación Española de Promoción del TMCD, o *Shortsea Promotion Centre-Spain* (SPC Spain), se constituyó en 2002, por iniciativa de las principales Asociaciones y empresas ligadas a la intermodalidad y con el apoyo del Ministerio de Fomento, y en especial de la DGMM y PdE. Fueron sus socios fundadores ANAVE, ANARE e IZAR, junto con PdE, que aportaba en aquel momento el 50% de su presupuesto. se plasman en un informe que recoge y analiza la información factual en relación con el accidente, y elabora unas conclusiones y unas recomendaciones en materia de seguridad.

En enero de 2018, Dña. Araiz Basurko Astrain, Capitán de la Marina Mercante y responsable del Gabinete de Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE desde 2004, fue designada vocal titular de la CIAIM durante 6 años, a título personal. Durante este ejercicio, la Comisión se ha reunido mensualmente contando siempre con su participación.

Otros organismos consultivos

Asimismo, ANAVE participa en los siguientes órganos consultivos de la Administración:

- Instituto Social de la Marina (ISM). ANAVE forma parte del Consejo General del ISM, la Comisión Ejecutiva del Consejo General y Comisión Ejecutiva Provincial de Madrid.
- Observatorio Permanente del Mercado de los Servicios Portuarios.
- Grupo de Trabajo sobre Marina Mercante de la Comisión Tripartita Laboral de Inmigración.
- Comisión Paritaria Nacional de Marina Mercante ante la Fundación para la Formación Continua.
- Comité Nacional de Transporte de Mercancías Peligrosas.
- Comisión de Faros.
- Comisión Nacional de Seguridad Marítima.

Del mismo modo, participa en los siguientes órganos consultivos de SSCC:

- Bureau Veritas: D. Manuel Carlier es miembro del Comité Naval español y Dña. Elena Seco del Comité Técnico.
- DNV GL: Dña. Elena Seco es Vicepresidenta del Consejo Asesor Marítimo en España.
- Lloyd's Register: D. Manuel Carlier es miembro del Comité Técnico español.



ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es



Marina mercante y transporte marítimo 2019/2020



I

pág. 4

PREÁMBULO DEL PRESIDENTE

II

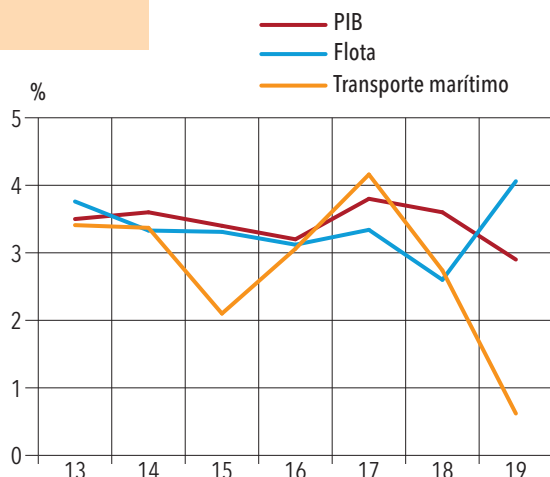
pág. 6

COMISIÓN PERMANENTE

01
pág. 10

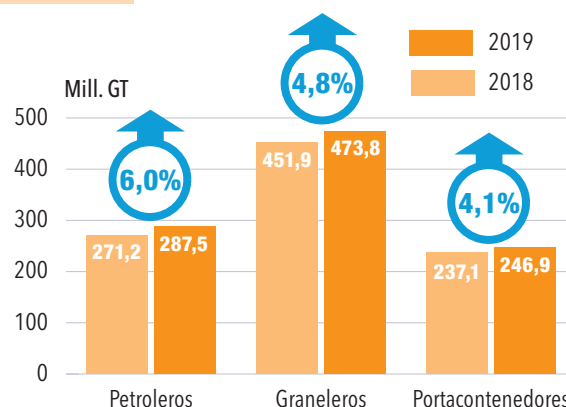
MERCADO MUNDIAL

En 2019 se volvió a registrar un récord histórico de toneladas transportadas por mar, aunque con un crecimiento de solo el 0,6%, el menor de los últimos 10 años.

02
pág. 14

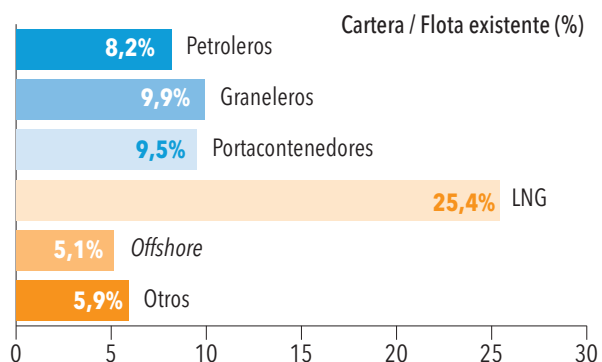
FLOTA MERCANTE MUNDIAL

La flota mercante mundial creció un notable 5% en tpm, alcanzando 1.325 MGT. Panamá sigue siendo el registro más utilizado y los armadores griegos los que controlan la mayor flota.

03
pág. 18

CONSTRUCCIÓN NAVAL

Es muy favorable para el sector naviero, pero negativo para el de la construcción naval, que esta crisis de COVID-19 haya llegado en un momento con muy baja cartera de pedidos, la menor, en porcentaje de la flota, desde 1994.

04
pág. 21

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL

El fuerte descenso de las importaciones de carbón (-45%) dio lugar a una importante reducción de las de graneles sólidos. Las importaciones de

Los graneles sólidos disminuyeron un 11,2% hasta

85,3 Mt

crudo también se redujeron un 2,6%. En cambio, aumentaron muy notablemente las de GNL (+43%).

Los graneles líquidos aumentaron un 2,7% hasta

145,8 Mt

La carga general aumentó un 1,9% hasta

131,6 Mt



III

pág. 7

COMITÉ DIRECTIVO

IV

pág. 8

ORGANIZACIÓN INTERNA

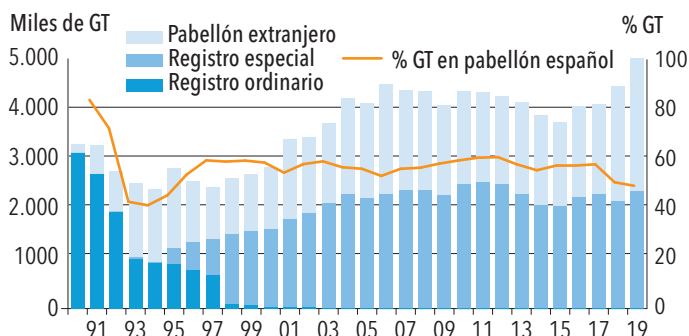
05

pág. 24

FLOTA TOTAL CONTROLADA

Por primera vez desde enero de 1986, la flota mercante de control español ha superado los 5 MGT.

Por segundo año consecutivo, la flota controlada bajo pabellones extranjeros supera a la que navega bajo pabellón español (REC).



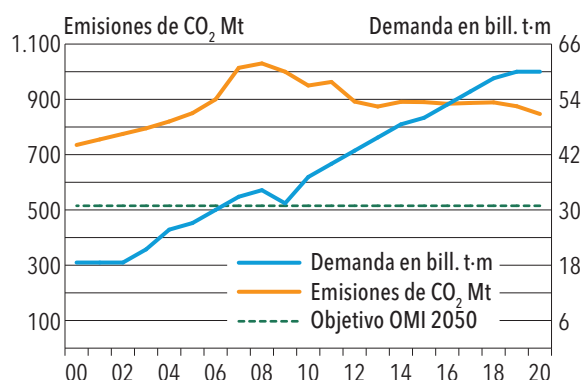
06

pág. 28

POLÍTICA SECTORIAL INTERNACIONAL

El año 2019 se caracterizó por una gran incertidumbre ante la entrada en vigor de las normas IMO 2020, el 1 de enero, que redujeron el contenido de azufre en los combustibles marinos en un 86%, hasta el 0,5%.

La OMI sigue avanzando en la reducción de las emisiones de CO₂. La crisis del coronavirus reducirá estas emisiones al menos en un 6% en 2020.



07

pág. 30

POLÍTICA SECTORIAL NACIONAL

La DGMM ha encargado y recibido dos estudios con medidas para potenciar la competitividad de los buques inscritos en el REC, cuyas competencias administrativas ahora están distribuidas en hasta 6 ministerios diferentes. La crisis sanitaria ha perjudicado muy especialmente a los servicios regulares de pasaje con los territorios no peninsulares. Las medidas aplicadas hasta ahora por el Gobierno son claramente insuficientes para asegurar la continuidad de estos servicios.

08

pág. 32

APÉNDICE ESTADÍSTICO

Series históricas de comercio marítimo mundial, flota mundial, tráfico marítimo español y la flota de pabellón español.

09

pág. 34

EMPRESAS ASOCIADAS

Relación completa y datos de contacto de las 37 empresas miembros de ANAVE en junio de 2020.

PREÁMBULO DEL PRESIDENTE

El COVID sorprendió a la economía en un momento de desaceleración. Al menos es positivo que llegara con una cartera de pedidos mundial muy baja. Será fundamental poner en marcha un plan de relanzamiento del sector.

EL AÑO DE LA PANDEMIA SORPRENDIÓ a la economía en un momento de desaceleración. Según el informe de abril del FMI, el crecimiento de la actividad económica mundial se frenó ya sensiblemente en 2019, hasta un 2,9%. En China bajó del 6,7% en 2018 al 6,1% en 2019 y en los EE.UU. cayó del 2,9% al 2,3%. El conjunto de las economías avanzadas registró un crecimiento del 1,7% y la zona Euro de sólo el 1,2%.

Incluso mayor desaceleración reflejó la demanda de transporte marítimo mundial. Según Clarksons, tras el sólido crecimiento de un 4,2% en 2017, bajó al 2,7% en 2018, y a solo un 0,6% en 2019. No obstante, se alcanzó un récord histórico de toneladas (t) transportadas, con 11.887 millones. En toneladas-milla (t-m), el aumento fue algo superior, del 1,1%, hasta 59,69 billones.

Según las World Fleet Statistics de IHS Markit, la flota mercante de transporte aumentó en 2019 un notable 5,1% en tpm, 4 puntos más que la demanda en t-m. A pesar de todo, otras circunstancias se sumaron para hacer posible que los fletes no se deteriorasen, salvo los de graneleros de menor porte. De hecho, en el caso de los petroleros, los fletes subieron del orden de un 50% respecto de los promedios de 2018, especialmente para los buques de mayor porte (VLCC).

Para 2020 el FMI prevé provisionalmente que la economía mundial decrecerá un 3,0%, debido al impacto del COVID-19. En España, tras un crecimiento del 2,0 en 2019, el FMI aventura un -8% en 2020. Las últimas estimaciones de Clarksons sobre el comercio marítimo mundial estiman un -5,5% en t, con el mayor descenso (-10,2%) para las cargas en contenedores.

El efecto de la pandemia sobre el transporte marítimo aún es muy difícil de prever. Uno de los principales problemas está siendo la dificultad para el relevo de las tripulaciones, materia en la que la Cámara Naviera Internacional (ICS) está trabajando intensamente, desarrollando protocolos sanitarios que han sido apoyados por la OMI, OMS y OIT.

Al menos es positivo para el sector naviero que esta crisis haya llegado en un momento con muy baja cartera de pedi-

dos, de modo que el excedente de flota que se va a generar por la caída de la demanda no se verá agravado por unos niveles muy elevados de entregas en los próximos años. Como referencia, al inicio de la crisis financiera de 2008, la cartera de pedidos mundial superaba el 50% de la capacidad de transporte de la flota.

El precio del crudo Brent comenzó el año 2019, a unos 57 \$/barril (\$/b) y marcó un promedio anual de 64,2 \$/b, un 11% inferior a los 71,3 \$/b de 2018. En los primeros meses de 2020 se deslizó a la baja hasta 52 \$/b a comienzos de marzo para derrumbarse a continuación hasta un mínimo de 19 \$/b a finales de abril. De ahí se ha recuperado hasta unos 30 \$/b a mediados de mayo.

La actividad pirata en la zona de Somalia se mantuvo bajo control gracias a los esfuerzos de las fuerzas navales desplega-

ANAVE ha enviado al MITMA varias iniciativas para incluir en un plan de relanzamiento del sector y le ha propuesto crear un grupo de trabajo para su análisis y concreción.

das en la zona y a la autoprotección de los buques mediante las 'mejores prácticas recomendadas, BMP5', pero siguieron aumentando los incidentes en la zona de Nigeria-Golfo de Guinea, con 67 ataques en 2020, algunos de máxima gravedad y un total de 4 secuestros de buques y 121 de tripulantes. Esta tendencia continúa en los primeros meses de 2020, confirmando que la amenaza terrorista en esta zona va en aumento y que los buques deben tenerla muy presente y aplicar las medidas de autoprotección contenidas en una edición especial de las BMP para West Africa. ICS está intentando promover una mayor protección en la zona, especialmente por las autoridades nigerianas, pero también por organismos internacionales.

Lamentablemente, no ha sido posible conseguir que los buques españoles sean autorizados a enrolar guardas de seguridad privada para la protección de los buques y sus tripulantes, pese a las gestiones reiteradas de ANAVE ante las autoridades competentes a lo largo de todo el último año.

El 1 de enero entró en vigor el tan temido nuevo límite de 0,5% al azufre en los combustibles marinos, ya universalmente conocido como IMO 2020. Hay que destacar los grandes esfuerzos que fabricantes, distribuidores y suministradores de combustibles y los armadores han tenido que llevar a cabo para adaptarse a las nuevas normas, de un día para otro y en todo el mundo.

Gracias al ya citado derrumbe de los precios del crudo, y consecuentemente de los precios de los combustibles, por el momento no se ha producido el grave impacto económico sobre el sector naviero que se temía. En el último año se encargaron equipos de depuración de los gases de escape (*scrubbers*) para más de 1.000 buques, de modo que ya más de 4.200 los llevan o tienen encargados, de ellos casi el 80% de ciclo abierto. No obstante, la reducida diferencia de precios actual (menos de 65 \$/t) entre el fuel oil pesado y los nuevos combustibles con 0,5% de azufre, está haciendo que los encargos de *scrubbers* se moderen, al menos a corto plazo.

Junto con el desafío que ha supuesto la nueva norma sobre el azufre, la OMI ya está trabajando en las medidas para el control de las emisiones de CO₂, con vistas a reducirlas un 40% por t-milla para 2030. La reunión del MEPC 75 de la OMI se ha pospuesto por el COVID, pero es importante que, cuando se celebre, se adopten ya medidas adicionales que demuestren el compromiso real de la OMI. En caso contrario, es de temer que la Unión Europea actúe unilateralmente incluyendo el transporte marítimo en el sistema de comercio de derechos de emisión (ETS).

En España, en 2019, el tráfico portuario total de mercancías aumentó un exiguo



0,31%, hasta la cifra récord de 552,1 millones de toneladas (Mt), pero una parte importante de ese crecimiento se debió a las mercancías en tránsito internacional, principalmente contenedores, que crecieron un 6,1%. En consecuencia, el comercio marítimo español (importaciones + exportaciones + cabotaje) movió solo 362,8 Mt, un 1,2% menos que en el año anterior, confirmando claramente el menor dinamismo de la economía española.

Puertos del Estado, sensible a las preocupaciones manifestadas por las empresas navieras (y, especialmente, aquellas que operan servicios regulares de Transporte Marítimo de Corta Distancia), promovió, junto con otros ministerios, una revisión de los procedimientos de inspección en frontera con vistas a racionalizarlos y mejorar su coordinación. Este proceso, señalado por todos los agentes del sector marítimo como muy necesario, se ha visto suspendido, como tantas otras iniciativas, por la crisis del coronavirus, pero sería muy necesario retomarlo para potenciar la competitividad de los puertos españoles y del transporte marítimo.

A 1 de enero de 2020, los armadores españoles controlaban un total de 216 buques mercantes de transporte (2 menos que un año antes), con un total de 5.007.712 GT (+12,6%) y 4.823.126 tpm (+16,5%). Estaban inscritas en el Registro Especial de Canarias (REC) el 50,9% de las unidades, 110 buques, con el 47,1% de las GT y el 34,7% de las tpm. Es la primera vez desde 1986, hace 34 años, que la flota controlada por armadores españoles supera la cifra de 5 millones de GT. La parte de esta flota abanderada en el REC se redujo en 5 unidades, si bien su GT aumentó un 9,3% gracias a la incorporación de 2 metaneros de gran porte.

Tras varios años de peticiones de ANAVE, en nuestra última asamblea, el ministro de Fomento (ahora MITMA) anunció un estudio sobre las posibilidades de potenciar la competitividad del REC. Finalmente, por encargo de la Dirección General de la Marina Mercante, se llevaron a cabo dos estudios complementarios: uno sobre las medidas de carácter técnico, económico y laboral que habría que aplicar para aproximar el funcionamiento del REC al de otros registros más competitivos, y otro que estudia la posible forma jurídica de una entidad pública empresarial autónoma que integrase todas las competencias administrativas sobre los buques inscritos en el REC, actualmente distribuidas al menos en seis ministerios diferentes.

Ante la grave crisis que afronta la economía española, debida al COVID-19, que obliga a impulsar la creación de empleo nacional, el sector del transporte marítimo

podría sin duda contribuir a ello si el REC pudiese ofrecer a los armadores españoles un marco competitivo de operación.

Al notable crecimiento de la flota controlada por armadores españoles en los últimos 3 años, según los encargos en vigor, se van a sumar, entre 2020 y 2021, otros 8 buques de nueva construcción: 5 de pasaje, 2 metaneros y 1 quimiquero, con un total de 220.000 GT, que suponen una inversión de unos 680 M€. Llevarán el tonelaje de la flota por encima de 5,2 millones de GT, pero que esos buques, y el empleo consiguiente, vengan o no a bandera española dependerá de que se introduzcan en el registro español las reformas necesarias para relanzar la competitividad de la flota de bandera española.

La crisis sanitaria derivada del COVID-19 ha trastocado esta positiva tendencia del sector naviero español. Las empresas navieras en general, y muy especialmente las que operan buques de pasaje, han tenido que afrontar varios meses amarrando buena parte de su flota y operando el resto sin poder cubrir sus costes y, hasta ahora, casi sin apoyo público. En los próximos meses, será importante poner en marcha un plan de relanzamiento del sector, que será fundamental para la recuperación económica de nuestro país.

Para ello, ANAVE ha propuesto al MITMA crear un grupo de trabajo, en el que participen también la Dirección General de la Marina Mercante y Puertos del Estado, para analizar propuestas concretas: reducciones y exenciones de tasas portuarias para los buques amarrados y aquellos que siguen prestando servicios a los territorios no peninsulares en un mercado claramente deteriorado y contratos con el Estado para compensar los costes variables de las navieras que prestan servicios regulares con estos territorios aislados. Asimismo, consideración del transporte marítimo como sector especialmente afectado y estratégico a los efectos de la prórroga de ERTES por fuerza mayor. Y, por último, aunque no menos importante, acometer de manera urgente la reforma del REC, potenciando su competitividad y su participación en el relanzamiento de la actividad económica y el empleo en España.

Las empresas navieras españolas quieren, y pueden aportar a esta recuperación de la economía de España, para lo que esperan poder contar con el respaldo de la Administración.



Alejandro Aznar



COMISIÓN PERMANENTE

Durante el presente ejercicio no se han producido cambios en la Comisión Permanente de ANAVE, compuesta por el Presidente, el Vicepresidente, los Presidentes de las Comisiones de Tráficos y un Vocal de libre designación.



Presidente de ANAVE

D. Alejandro Aznar Sáinz
GRUPO IBAIZABAL



Vicepresidente y tesorero

D. Gonzalo
Alvargonzález Figaredo
ERSHIP, S.A.



Vocal

D. Antonio
Armas Fernández
NAVIERA ARMAS, S.A.



Presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Carga

D. Vicente Boluda Fos
BOLUDA CORPORACIÓN
MARÍTIMA, S.L.



Presidente de la Comisión de Tráficos Tramp de Carga Seca a Granel

D. Juan José
Fernández-Ricoy
EMPRESA NAVIERA
ELCANO, S.A.



Presidente de la Comisión de Buques Tanque

D. Andrés Luna Abella
TEEKAY SHIPPING SPAIN, S.L.



Presidente de la Comisión de Tráficos Especiales

D. Juan Riva Francos
FLOTA SUARDIAZ, S.L.



Presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje

D. Adolfo Utor Martínez
BALEÀRIA EUROLÍNEAS
MARÍTIMAS, S.A.



COMITÉ DIRECTIVO

Además de los miembros de la Comisión Permanente, forman parte del Comité Directivo de ANAVE, a 1 de junio de 2020, las siguientes personas:

VOCALES NATOS



D. Guillermo Alomar
BALEÀRIA
EUROLÍNEAS
MARÍTIMAS, S.A.



D. Gorka Carrillo
BOLUDA LINES, S.A.



D. Ignacio Boluda
BOLUDA TANKERS,
S.A.



D. Miguel Pardo
COMPAÑIA
TRASMEDITERRÁNEA,
S.A.



D. José Marrero
DISTRIBUIDORA
MARÍTIMA
PETROGÁS, S.L.U.



D. Juan José Fernández-Ricoy
EMPRESA NAVIERA
ELCANO, S.A.



Dª. Patricia Susaeta
ERSHIP, S.A.



D. Rafael Rolo
FLOTA
SUARDIAZ, S.L.



D. Juan Ignacio Liaño
FRED OLSEN, S.A.



D. Ronny Moriana
FRS S.L.U.



D. Jesús de Miguel
IBAIZABAL
MANAGEMENT
SERVICES, S.L.



D. Vicente Capell
KNUTSEN OAS
ESPAÑA, S.L.



D. Francisco Alonso
NATURGY
APROVISIONA-
MIENTOS, S.A.



D. Joaquín Viejo
NAVIERA
ARMAS, S.A.



D. Jon Santiago
NAVIERA
MURUETA, S.A.



D. José Villasante
TEEKAY SHIPPING
SPAIN, S.L.

VOCALES DE ZONA



Andalucía, Ceuta y Melilla:
D. Jesús Valdivieso
TEAM TANKERS
INTERNATIONAL, LTD.



Asturias y Cantabria:
D. Santiago Fernández
NAVINORTE S.A.



Canarias:
D. Servando Luis
BERNHARD
SCHULTE
CANARIAS, S.A.U.



Cataluña, Levante y Baleares:
D. Eduardo Mayol
FORMENTERA
LINES, S.A.



Centro:
D. Yago Suárez-Llanos
NAVIERA SICAR, S.L.



Galicia:
D. José Antonio Parada
NAVIERA DE
GALICIA, S.A.



País Vasco:
D. José Luis Caraballo
MURELOIL, S.A.

IV

ORGANIZACIÓN INTERNA



Director General

D. Manuel Carlier

Doctor Ingeniero Naval
Director General de ANAVE desde 1996,
anteriormente, Jefe del Gabinete de Estudios desde 1985



Directora

Dña. Elena Seco

Ingeniero Naval
Incorporada a ANAVE en 1996,
ocupa el cargo de Directora desde 2016



Gabinete de Seguridad y Puertos

Dña. Araiz Basurko

Capitán de la Marina Mercante
Desde 2004, responsable del
Gabinete de Seguridad y Puertos



Gabinete de Estudios

Dña. Maruxa Heras

Ingeniero Naval
Responsable del Gabinete de Estudios desde
octubre de 2008, forma parte del equipo de
ANAVE desde 2007



Administración

Dña. Désirée Martínez

Máster en Administración y Dirección
de Empresas
Se ocupa de la gestión administrativa
y financiera desde 2008



Gabinete de Prensa

D. Rafael Cerezo

Licenciado en Periodismo
Incorporado en 2014 al Gabinete de Prensa



Gabinete de Estudios

Dña. Pilar Hermosilla

Graduada en Ingeniería Marítima.
Colaboradora como becaria del Gabinete
de Estudios desde octubre de 2019

Asesoría Jurídica

La asesoría jurídica se encuentra vacante





01

MERCADO MUNDIAL

En 2019 se volvió a registrar un récord histórico de toneladas transportadas por mar, aunque con un crecimiento de tan solo el 0,6%, el menor de los últimos 10 años.

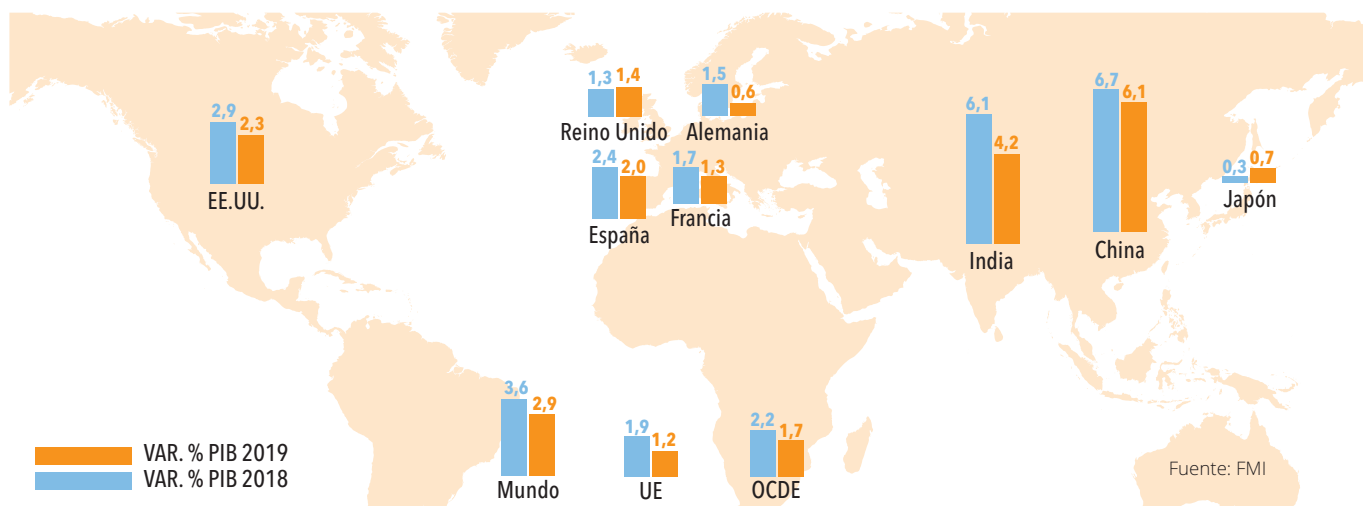
EL AÑO DE LA PANDEMIA SORPRENDIÓ a la economía mundial en un momento de desaceleración. Según el informe de abril del FMI, el crecimiento de la actividad económica mundial se frenó ya sensiblemente en 2019, hasta un 2,9%. En China bajó del 6,7% en 2018 al 6,1% en 2019 y en los EE.UU. cayó del 2,9% al 2,3%. El conjunto de las economías avanzadas registró un crecimiento del 1,7% y la zona Euro de sólo el 1,2%. Algunas economías de mercados emergentes registraron resultados peores que lo esperado, en par-

titular India, que creció solo un 4,2%. Como parte positiva, los mercados se vieron estimulados por varios factores como la reorientación general hacia una política monetaria acomodaticia, las noticias favorables de forma intermitente acerca de las negociaciones comerciales entre EE.UU. y China y menores temores de que se produjera un Brexit sin acuerdo.

En 2020, el FMI prevé una desaceleración del -3,0%, de la economía mundial, debido al impacto del COVID-19. Para España, tras un moderado crecimiento del

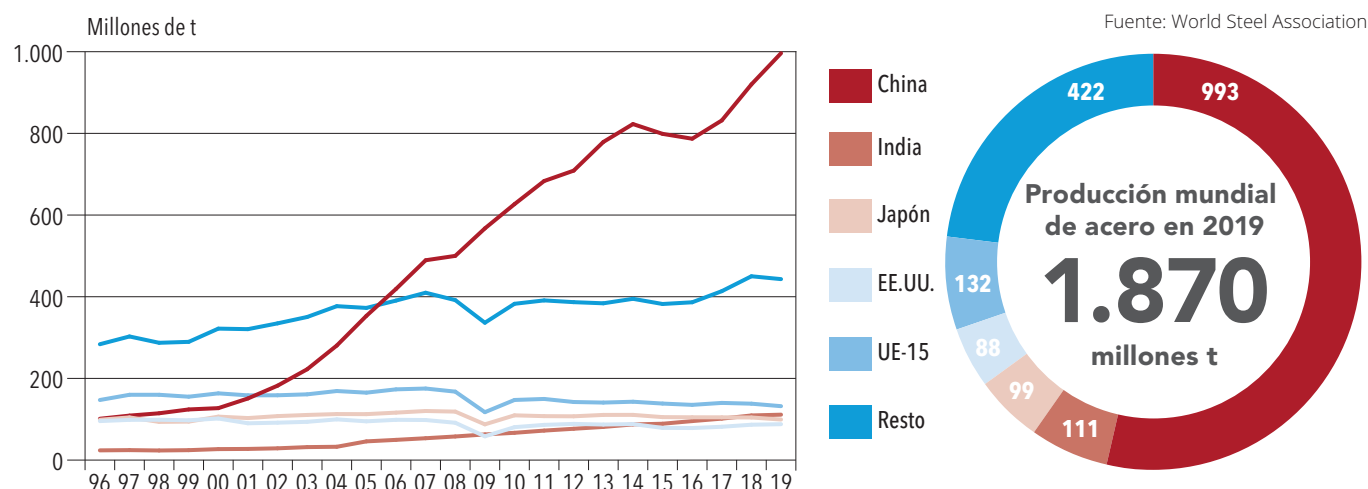
2,0 % en 2019, adelanta un descenso del -8% en 2020.

La demanda de transporte marítimo mundial reflejó incluso mayor desaceleración. Según Clarksons, tras el sólido crecimiento de un 4,2% en 2017, bajó al 2,7% en 2018, y a solo un 0,6% en 2019. No obstante, se alcanzó un récord histórico de toneladas (t) transportadas, con 11.887 millones. En toneladas-milla (t-m), el aumento fue algo superior, del 1,1%, hasta 59,69 billones de t-m (Ver Tabla I del Apéndice Estadístico, pág. 32).





PRODUCCIÓN MUNDIAL DE ACERO

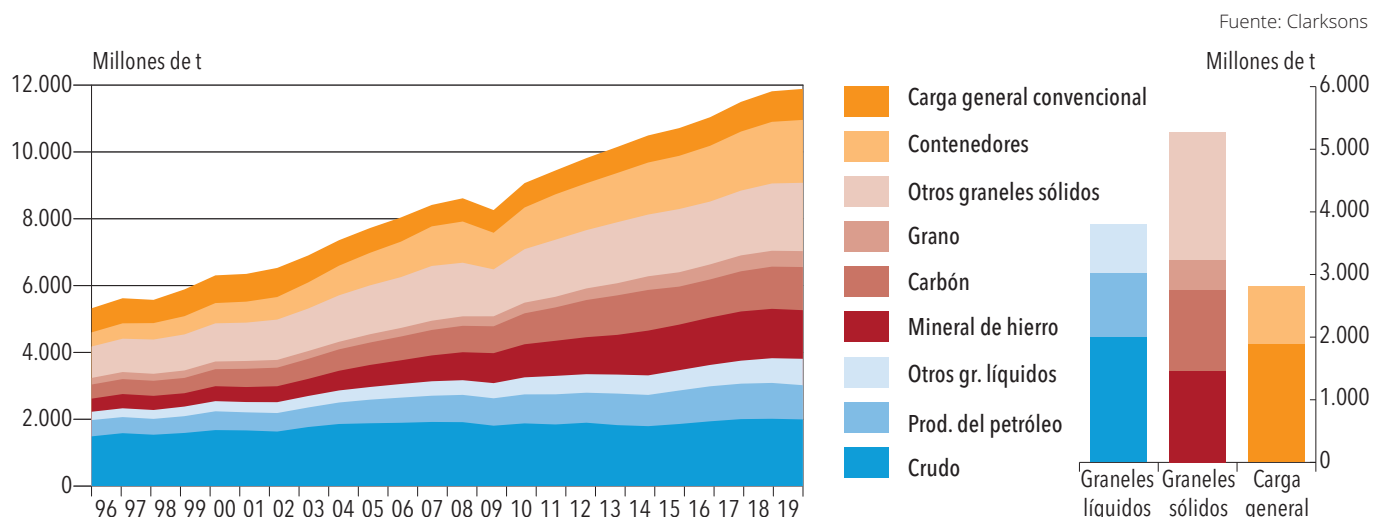


SEGÚN LA WORLD STEEL ASSOCIATION, durante 2019, la producción mundial de acero creció un 3,4% impulsada por Asia y Oriente Medio. En Sudamérica, la rotura

de la presa de Vale en Brasil, en enero de 2019, tuvo gran impacto a lo largo del año reduciendo la producción de acero en Brasil en un 9,0% en compara-

ción con el año anterior, hasta 32,2 Mt. La producción de acero en Sudamérica, en conjunto, descendió un 8,4%, hasta 41,2 Mt.

COMERCIO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA



SEGÚN LA AIE (Agencia Internacional de la Energía), en 2019, la producción mundial de petróleo sumó 100,5 millones de barriles diarios (mbd), solo un 0,2% más que en el año anterior, de los que los países de la OPEP produjeron 35,5 mbd, un 5,0% menos que en 2018 y el 35,3% de la producción mundial.

Durante 2019, la demanda de transporte de crudo descendió un 0,9%, hasta 1.995 Mt, debido a las interrupciones de suministro en Irán y Venezuela, así como por la notable caída de las importaciones hacia EE.UU. (-26,8%) y el descenso de la actividad de las refinerías por haber tenido que introducir reformas para adaptarse a la producción de los nuevos combustibles derivados del IMO 2020. Sin embargo, el enorme aumento de las ex-

portaciones estadounidenses de crudo (+51,0%) ayudaron a mantener el crecimiento en las rutas más largas y sostuvieron la demanda en t-m (+0,5%). El cierre de las refinerías afectó en mayor medida a la demanda de transporte de productos del petróleo, que cayó un 4,6% hasta 1.024 Mt. Medida en t-m, el descenso fue del 1,7%.

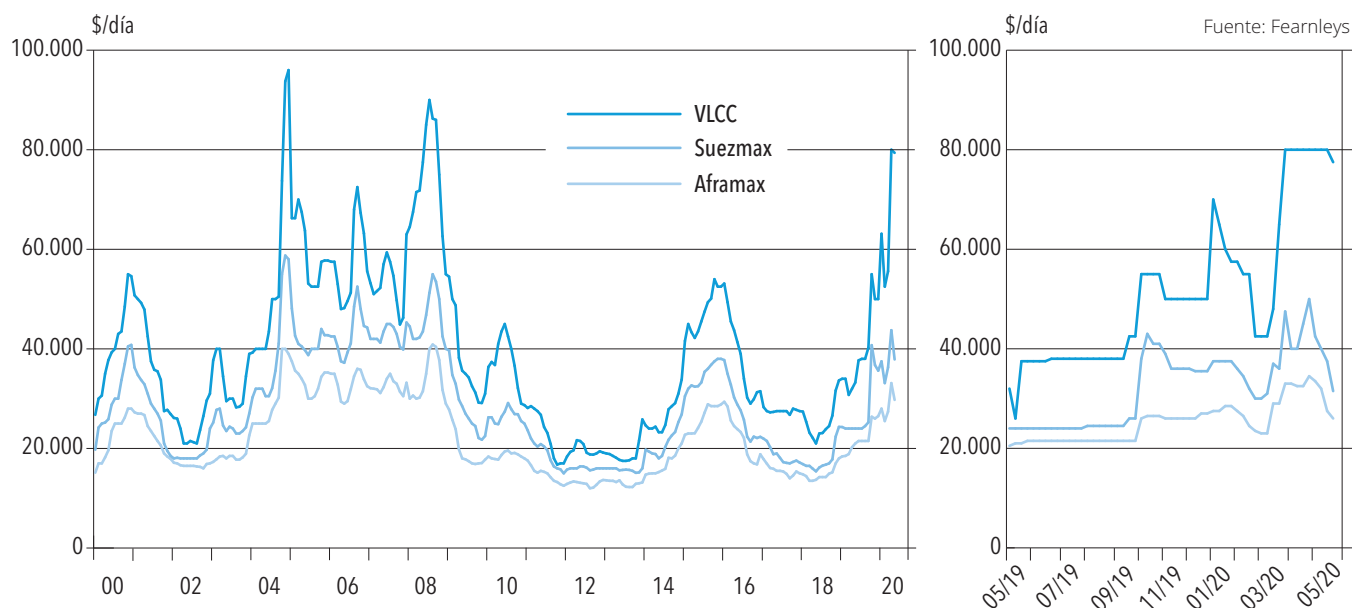
La demanda de transporte de mineral de hierro descendió, por primera vez en dos décadas, debido a las interrupciones de suministro en Brasil y Australia moviendo 1.455 Mt (-1,5%). Las exportaciones de mineral de hierro de Brasil cayeron un 12,8%, sumando 337,5 Mt debido a la ya mencionada rotura de la presa de Vale, y en Australia, las exportaciones solo aumentaron un 0,2% afectadas por la me-

nor demanda y por el ciclón Verónica en marzo. La demanda de carbón aumentó solo un 2,2% por el descenso de las importaciones europeas (-16,4%) mientras que la demanda de graneles menores creció un exiguo 0,4%.

La demanda de transporte de mercancías en contenedores creció un 2,1% hasta 1.882 Mt, que equivalen a 197,2 millones de TEU (MTEU), un 1,9% más que en año anterior, impulsada por las rutas entre el Lejano Oriente y Europa, que aumentaron un 3,8%.

Durante 2019, se transportaron por mar 355 Mt de GNL, con un notable aumento del 8,9% impulsado un año más por los nuevos proyectos en EE.UU. y Australia. Medida en t-m la demanda creció aún más, un 9,8%.

FLETES DE PETROLEROS



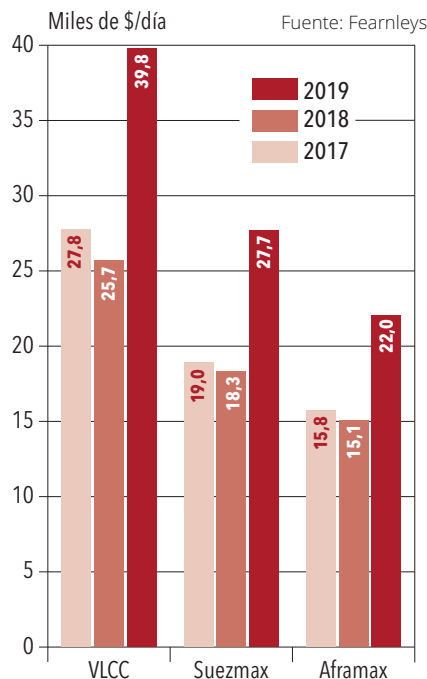
LOS FLETES DE PETROLEROS, según Fearnleys, registraron en 2019 unos niveles medios anuales en *time charter* un 55% superiores a los de 2018 en los segmentos de VLCCs y *suezmaxes*, con una media de 39.400 \$/día y 27.600 \$/día respectivamente; y un 46% superiores en el caso de los *afra*-*maxes*, con 21.800 \$/día (ver gráfico).

Los fletes *spot*, en *time charter* equivalente, descendieron durante los primeros meses de 2019 por el escaso tono de la demanda de transporte, en parte estacional, y por las numerosas entregas de buques nuevos. A medida que fue avanzando el año, los fletes repuntaron gracias al aumento de los desguaces de buques, así como a la instalación de *scrubbers*, que redujo la capacidad de la flota activa.

En septiembre, los ataques a la infraestructura refinera saudí y las sanciones estadounidenses a las empresas chinas provocaron un violento repunte, y casi alcanzaron los elevados niveles de 2005, superando en octubre 300.000 \$/día para los VLCC y 159.000 \$/día para los *suezmaxes*.

Durante los primeros meses de 2020, tras el descenso estacional en febrero, los fletes *spot* se dispararon a comienzos de marzo y hasta finales de abril, llegando a alcanzar 280.000 \$/día en el caso de los VLCCs y ligeramente por encima de 100.000 \$/día en el caso de los *suezmaxes*. Los fletes *spot* de petroleros *afra*-*maxes* durante el primer trimestre de 2020 promediaron unos 41.600 \$/día, un 60% por encima de los fletes medios registrados en todo el año 2019.

La interrupción de la demanda de crudo debida al cierre de numerosas in-



dustrias en la mayor parte de los países, como medida para detener la expansión del COVID, combinada con las tensiones entre los países de la OPEP+, que hicieron descender el precio del crudo Brent a mínimos históricos (por debajo de los 20 \$/barril en marzo), junto con el aumento de los petroleros utilizados para almacenamiento a flote, generaron esta situación tan excepcional.

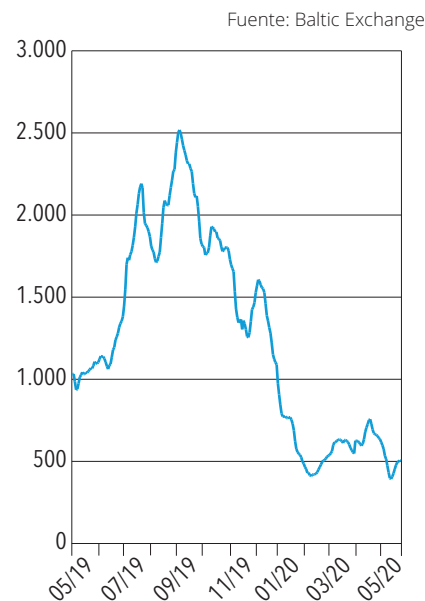
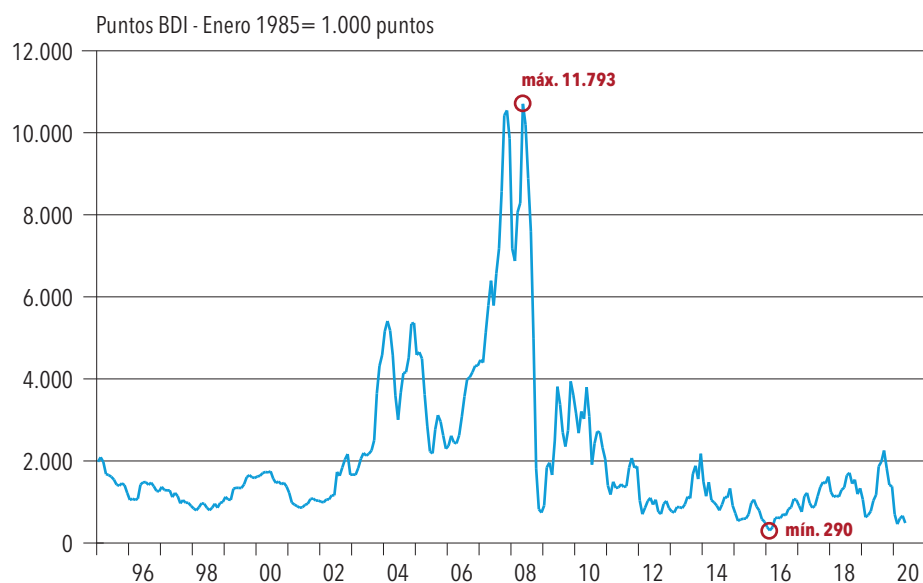
Desde finales de abril y durante todo mayo se han vuelto a recuperar los niveles de finales de febrero: en torno a 54.000 \$/día en los VLCC, 39.800 \$/día para los *suezmaxes* y 38.500 \$/día para los *afra*-*maxes*. En todos los casos se indican fletes de petroleros sin *scrubbers*. El bonus para los buques que cuentan con estos equipos está en torno al 10%.

En el segmento de los metaneros, los fletes se mantuvieron en niveles saludables, aunque ligeramente inferiores a la media de 2018.



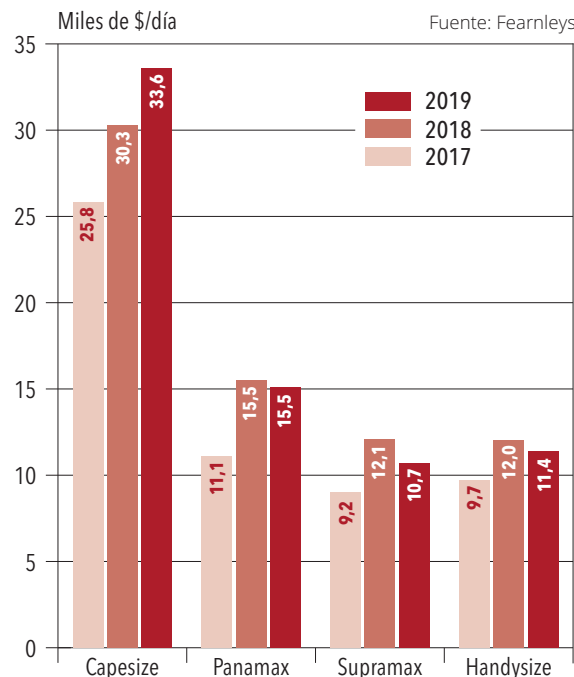


FLETES DE CARGA SECA Y PORTACONTENEDORES



LOS GRANELEROS REGISTRARON unos fletes muy deprimidos durante el primer semestre de 2019, sobre todo en el segmento de los *capsize*, debido a las tensiones comerciales entre EE.UU. y China y la rotura de la presa de Vale en Brasil, pero repuntaron en la segunda mitad gracias a la recuperación parcial de las exportaciones de mineral de hierro y al descenso de la flota activa. Los fletes medios de estos buques aumentaron un 11% en comparación con los de 2018 hasta 33.600 \$/día. En los demás segmentos de flota, los fletes medios en 2019 fueron algo inferiores a los del año anterior, reflejando la debilidad de la demanda: los de los *panamax* se vieron afectados por el descenso de las importaciones chinas de carbón y granos, que redujo los fletes un 2,6%; los fletes de los *handysizes* cayeron un 5,0% y los de los *supramaxes* un 11,3%.

A comienzos de 2020, la fase 1 del acuerdo comercial entre China y EE.UU. dio cierto soporte a la demanda de trans-



porte y consecuentemente a los fletes de granos mientras que los de carbón se resintieron por la baja demanda y los bajos precios del gas. Posteriormente, la interrupción de la demanda por la pandemia

de coronavirus redujo los fletes entre un 9% y un 17%, dependiendo del tamaño de los buques.

LOS FLETES DE PORTACONTENEDORES de mayor porte fueron saludables a pesar de la desaceleración de la economía mundial y la guerra comercial entre EE.UU. y China, gracias a los recargos impuestos por los combustibles de bajo contenido en azufre y la retirada de parte de la flota activa para instalar *scrubbers*. El flete medio en T/C para un portacontenedores eco de 9.000 TEU fue, en 2019, de 35.680 \$/día, un 27% superior al registrado el año anterior. La situación fue muy diferente en los segmentos más pequeños cuyos valores medios fueron entre un 11% y un 17% inferiores a los de 2018, aunque con una tendencia creciente a lo largo del año.

Durante los primeros meses de 2020, la crisis del coronavirus, que interrumpió la demanda, el consumo y las cadenas de suministro ha tenido un impacto muy negativo sobre este mercado.

PERSPECTIVAS // Clarksons estima que, debido al COVID-19, la demanda de transporte marítimo caerá un 5,5% en 2020 hasta 11.222 Mt.

Por segmentos del mercado, la demanda de transporte de crudo se prevé que se reduzca un 5,8%, la de productos del petróleo un 7,1% y que se mantenga la de GNL.

En el caso de los graneles sólidos, Clarksons prevé una caída del 3,6% de la demanda en t, especialmente impulsada por la menor demanda de transporte de carbón (-5,0%).

El transporte marítimo de mercancías en contenedores se espera que descienda nada menos que un 10,2%.



02

FLOTA MERCANTE MUNDIAL

La flota mercante mundial creció un notable 5% en tpm, alcanzando casi los 2.000 Mtpm. Panamá sigue siendo el registro más utilizado y los armadores griegos los que controlan la mayor flota.

LOS DATOS INCLUIDOS en este capítulo proceden de distintas fuentes, que se indican en cada caso, que a su vez se refieren a buques a partir de un determinado tamaño (100 o 300 GT), por lo que en ocasiones no concuerdan totalmente.

Según las World Fleet Statistics publicadas por IHS Markit, a 1 de enero de 2020, la flota mundial de buques mercantes de transporte comprendía 61.197 buques, con 1.325 millones de GT (MGT) y 1.979 Mtpm. En el último año, había aumentado en 1.510 buques, 61,7 MGT (+4,9%) y 95,6

Mtpm (+5,1%), que son las tasas de crecimiento más altas desde 2011.

Durante 2019, los nuevos contratos se redujeron sensiblemente (-28,8%), aunque sin llegar a los bajísimos niveles de 2016. Las entregas, según Clarksons, aumentaron un 22,6% hasta casi 100 Mtpm, y solo se desguazaron, según ISL Bremen, 14,8 Mtpm (-50,7%) el nivel más bajo desde la crisis financiera, de las que casi la mitad correspondieron a graneleros.

Los graneleros suponen el 35,8% de las GT de la flota mercante mundial, los

petroleros el 21,6% y los portacontenedores el 18,6%, valores todos ellos similares a los del año anterior.

Según Alphaliner, a pesar del aumento del tonelaje de portacontenedores (+4,1% hasta 23,2 MTEU), el crecimiento efectivo de la flota activa fue del 0,1%, debido al elevado número de unidades amarradas o inactivas para la instalación de *scrubbers*. A finales de diciembre de 2019, la flota inactiva sumaba 1,37 MTEU, más del doble que un año antes, de los que el 75% estaba instalando *scrubbers*.

	1985		1990		1995		2000		2005		2010		2015		2019		2020	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	7,1	162,1	6,9	154,5	6,8	159,8	7,3	163,7	7,0	170,9	7,4	209,8	7,7	240,0	8,5	271,2	8,8	287,5
Gaseros	0,8	9,9	0,8	10,6	0,9	14,0	1,1	17,9	1,2	24,7	1,5	46,1	1,7	56,3	2,0	77,5	2,1	82,3
Graneleros	5,0	110,3	4,8	113,4	5,7	129,7	6,1	149,4	6,5	175,8	8,0	250,5	10,9	405,4	11,8	451,9	12,2	473,8
Carga General	21,7	80,1	19,7	72,7	18,9	66,2	18,9	65,6	17,7	59,6	18,6	65,5	16,7	62,7	16,4	63,5	16,6	64,8
Portacontenedores	1,0	18,4	1,2	23,9	1,6	35,1	2,5	55,3	3,2	85,8	4,7	145,5	5,1	200,3	5,2	237,1	5,3	246,9
Otros mercantes ⁽¹⁾	7,6	18,4	6,8	23,5	8,6	46,2	10,1	63,5	11,4	84,8	13,8	123,2	14,5	141,6	15,8	161,8	16,3	169,3
TOTAL MERCANTES	43,2	399,2	40,2	398,6	42,7	451,1	46,0	515,4	47,1	601,7	53,9	840,6	56,6	1.107,8	59,7	1.263,0	61,2	1.324,7
Otros no mercantes	33,2	17,0	38,0	24,9	38,0	24,8	40,8	28,2	42,9	31,6	48,2	42,1	53,0	59,1	58,8	70,7	60,2	73,6
TOTAL	76,4	416,2	78,2	423,5	80,7	475,9	86,8	543,6	90,0	633,3	102,2	882,6	109,6	1.166,9	118,5	1.333,6	121,4	1.398,2

(1) Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transportes de vehículos, etc.

Datos a 1 de enero de cada año, salvo 1980, 1985 y 1990 (datos a 1 de julio). Buques de más de 100 GT.

Fuente: IHS MARKIT - World Fleet Statistics

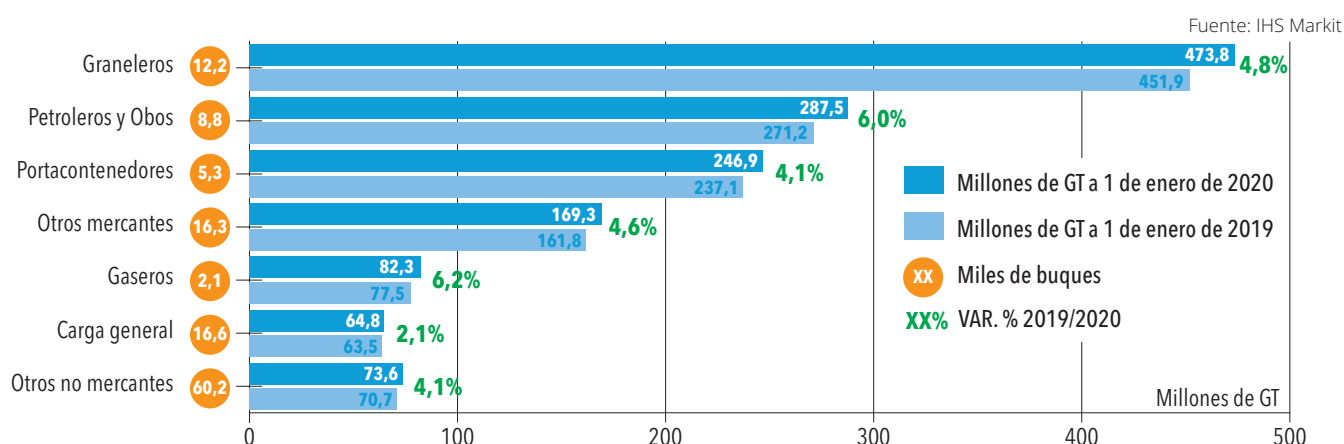
NB: Miles de buques

TRB: Millones de TRB

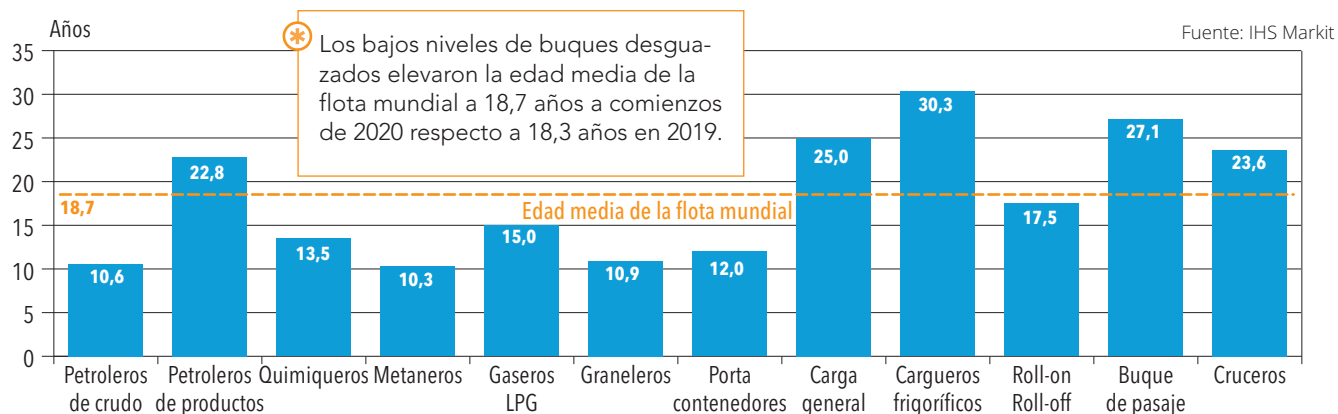
GT: Millones de GT



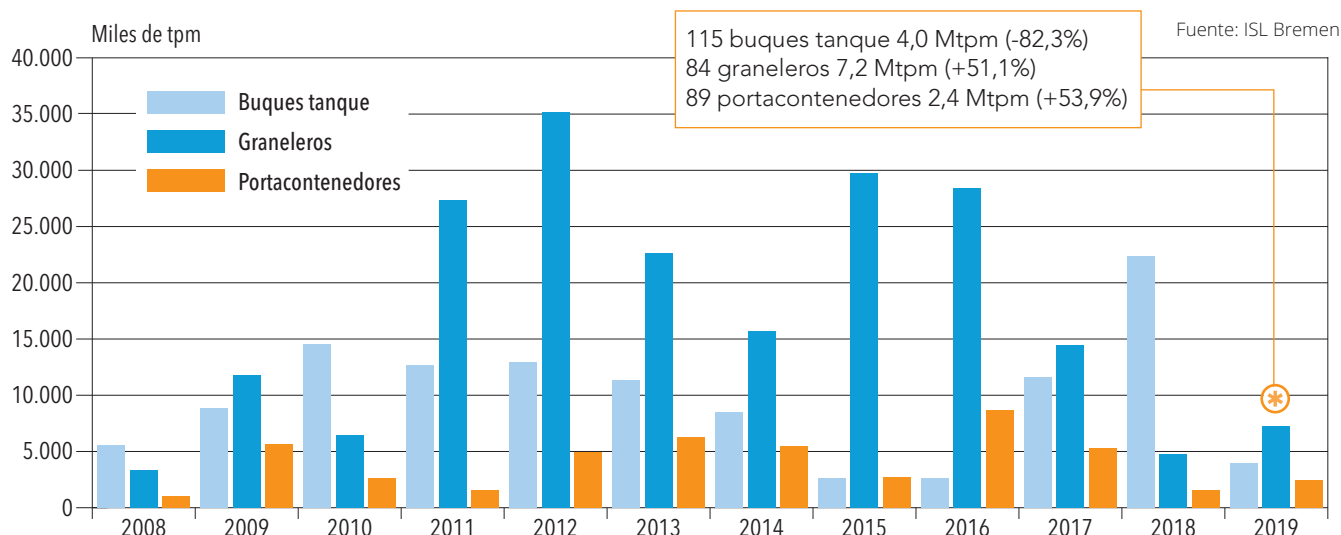
FLOTA MUNDIAL POR TIPOS DE BUQUES



EDAD DE LA FLOTA MUNDIAL POR TIPO DE BUQUE



BUQUES RECICLADOS



SEGÚN EL ISL BREMEN, durante 2019 la actividad de desguace disminuyó notablemente (-50,7%), totalizando 442 buques con 14,8 Mtpm, el valor más bajo desde 2008.

La mejora de las condiciones del mercado de fletes en la segunda mitad del año, combinada con el descenso de los precios de acero y las incertidumbres so-

bre las futuras normas medioambientales favorecieron esta reducción.

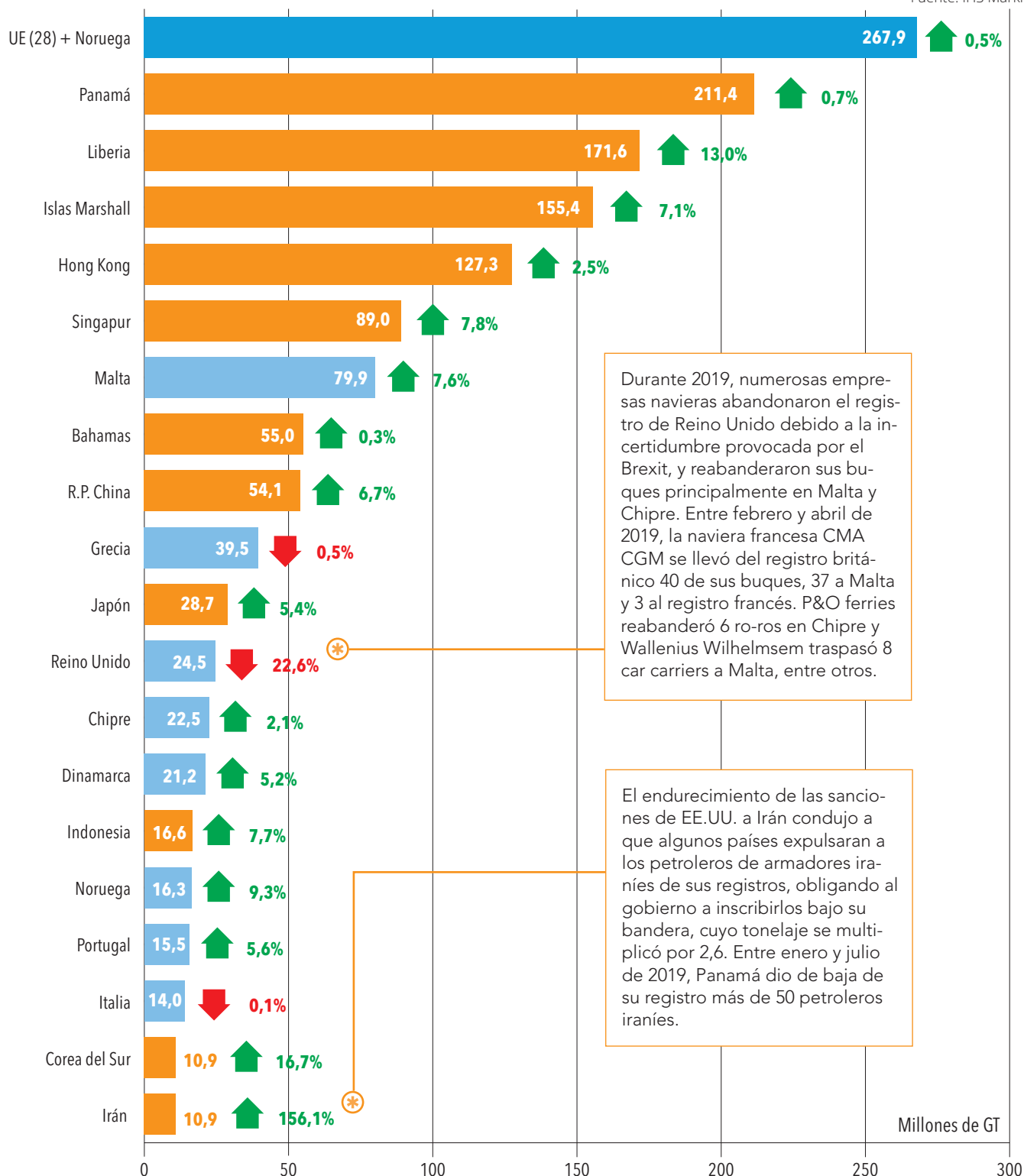
Se desguazaron 89 portacontenedores, que sumaban 2,4 Mtpm y unos 180.000 TEU, muy por debajo de las previsiones iniciales (300.000 TEU) gracias a la ligera recuperación de los fletes a mediados de año, que se produjo exclusivamente en el segmento de los *old-panamax*, cuya de-

manda aumentó para sustituir a los buques de mayor porte durante las varadas para instalar *scrubbers*.

La edad media de los buques reciclados aumentó de 29,3 años, en 2018, a 30,5, en 2019. En los portacontenedores se redujo ligeramente hasta 23,5 años, mientras que aumentó en los graneleros, a 29,9, y en los petroleros a 31,2.

FLOTA MUNDIAL POR PAÍS DE BANDERA

Fuente: IHS Markit



PANAMÁ CONTINÚA SIENDO el registro más utilizado por los armadores y, a 1 de enero de 2020, sumaba 6.593 buques (122 más que hace un año) y 211,4 MGT (+0,7%). No obstante, hace ya algo más de una década que empezó a perder peso relativo en la flota mundial y, a co-

mienzos de este año, suponía el 16,0% de las GT mundiales frente al 22,8% en 2009. Liberia, el segundo país del *ranking*, tiene una cuota del 13,0% e Islas Marshall del 11,7%.

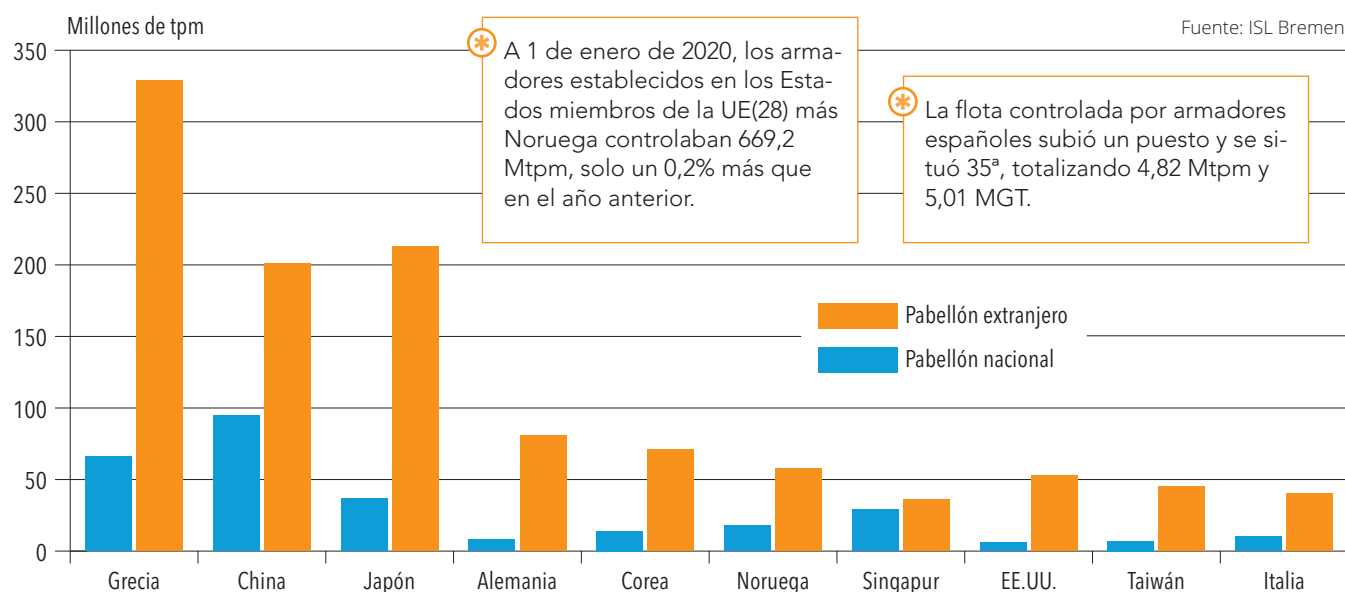
El tonelaje de la flota inscrita en pabellones de la UE (28) + Noruega aumentó

tan solo un 0,5% y totalizaba, a comienzos de año, 267,9 MGT.

A 1 de enero de 2020, el pabellón español había aumentado un 9,2% sus GT respecto al año anterior, subiendo del puesto 41 al puesto 39 del *ranking* mundial de IHS Markit, con un total de 2,37 MGT.



FLOTA MUNDIAL POR NACIONALIDAD DEL ARMADOR



SEGÚN EL ISL BREMEN, los armadores griegos controlan, un año más, la mayor flota, con el 20,1% de la capacidad de transporte marítimo mundial, seguidos de los armadores chinos, con el 15,1% y japoneses con el 12,7%.

A comienzos de 2020, los armadores griegos controlaban el 24,3% del tonelaje de la flota mundial de buques tanque, seguidos por los chinos con el 8,7%. El segmento de los graneleros estaba dominado también por los armadores griegos,

con el 22,5% del tonelaje mundial, seguido de los chinos (20,8%) y japoneses (18,0%), mientras que los armadores alemanes controlaban el 16,9% del tonelaje de los portacontenedores y los chinos el 15,6%.

PERSPECTIVAS // Petroleros: Para 2020, Clarksons estima que la flota crecerá en torno al 2,8% en tpm, mientras que la demanda de transporte se reducirá un notable 6,2%. Actualmente, el mercado se mantiene saludable pese a la disminución de la demanda provocada por el COVID-19, gracias a que los recortes de producción derivados de la ruptura del acuerdo de la OPEP+ en marzo, desplomaron los precios del crudo, elevando el uso de petroleros para almacenamiento a flote. En abril, los últimos acuerdos alcanzados en la OPEP+ sobre recortes en la producción han añadido gran incertidumbre al mercado. Si bien a corto plazo el elevado volumen de los buques empleados para almacenamiento puede darle soporte al mercado, no está claro que se pueda mantener todo el año, por lo que el excedente de flota podría aumentar a medida que continúe la baja demanda y aumente la producción de *shale oil* en EE.UU.

Graneleros: El equilibrio esperado a principios de 2020 dio paso, poco después, a una creciente preocupación por el impacto potencial que la recesión económica global tendrá en la demanda de graneles. Este escenario plantea grandes dificultades para el resto del año. Clarksons estima que la flota crecerá solo un 2,7%, debido a retrasos en las entregas causados por la pandemia. Si bien la demanda de transporte estimaba que caería un 3,6%, lo que aumentaría el excedente de flota, este efecto se podría moderar gracias a factores como la reducción

de velocidad, que ya ha descendido un 2% en lo que va de año, las paradas para instalar *scrubbers*, que absorberán el 1% de la capacidad de la flota, o los retrasos en los puertos. Aun así, la caída de la demanda, que aún podría revisarse a la baja según avance el año, será el factor fundamental que determine el equilibrio oferta/demanda en el mercado.

Portacontenedores: Clarksons prevé que la flota aumentará un moderado 2,7% lo que, unido al descenso de la productividad por la reducción de velocidad y las varadas para instalar *scrubbers*, podrían haber favorecido un mejor equilibrio. Sin embargo, su alto grado de exposición a los impactos que el COVID-19 ha tenido sobre la economía mundial, el consumo y las cadenas de suministro, han disipado estas expectativas y Clarksons estima que la demanda se reducirá un 10,2% en 2020. El descenso del diferencial de precios entre el VLSFO y el IFO-380, por debajo de 65 \$/t a mediados de mayo, ha reducido los costes de operación de estos buques, compensando ligeramente el impacto de la pandemia, pero, al mismo tiempo, podría retrasar la decisión de instalar *scrubbers*. A mediados de mayo, Alphaliner estimaba que el 13% de la capacidad de la flota de portacontenedores estaba amarrada y, aunque es posible un repunte si se aplican medidas de estímulo, la duración de esta situación es incierta y el bloqueo continuo y los cierres de empresas amplificarán el menor consumo, llevando este mercado a una situación complicada.

03

CONSTRUCCIÓN NAVAL

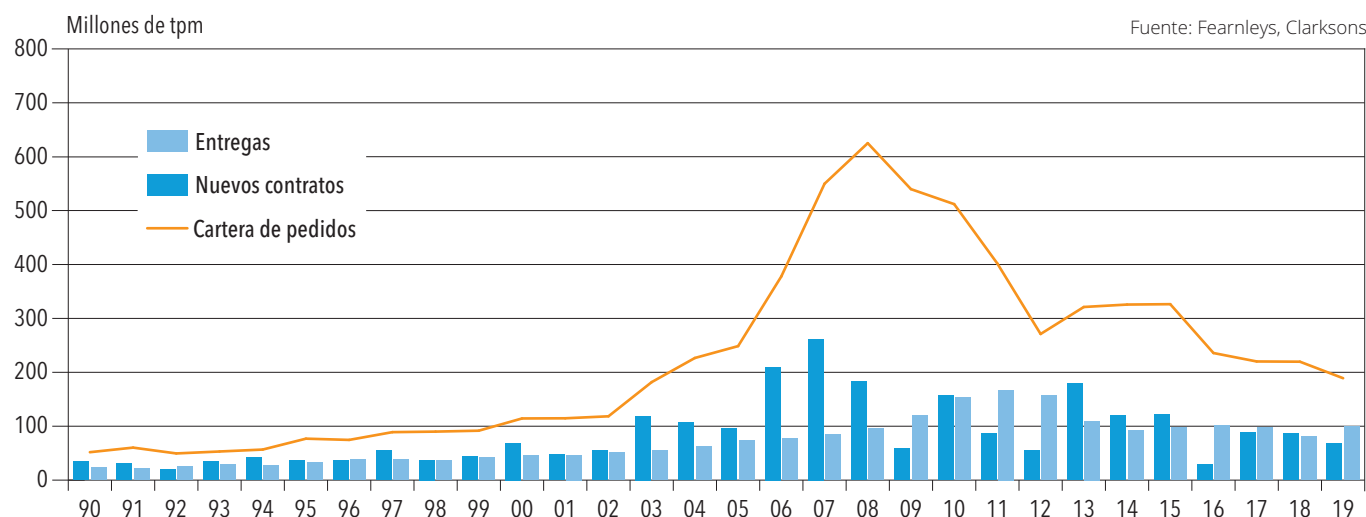
Es muy favorable para el sector naviero, pero negativo para el de la construcción naval, que esta crisis de COVID-19 haya llegado en un momento con muy baja cartera de pedidos, la menor, en porcentaje de la flota, desde 1994.

DURANTE 2019, LA RALENTIZACIÓN del comercio mundial moderó la contratación de buques nuevos que, según Clarksons, sumó 1.310 unidades con 67,8 millones de tpm (Mtpm), un 28,8% menos que en el año anterior. En toneladas de arqueado bruto compensado (CGT), los encargos sumaron 27,0 MCGT (-24,3%). Sin embargo, las entregas aumentaron un 22,6%, hasta 99,3 Mtpm, lo que, unido a los bajos niveles de nuevos contratos, redujo el tonelaje

de la cartera de pedidos un 16,5%. A 1 de enero de 2020, sumaba 189,1 Mtpm, un muy moderado 9,2% de la flota existente. Medida en CGT, a la misma fecha, sumaba 79,7 MCGT el nivel más bajo desde 2003. Alphaliner estima que las cancelaciones, que sirven de indicador de la salud del sector de la construcción naval, sumaron 1,7 Mtpm, el menor valor desde 2010.

Es, sin duda, un factor favorable para el sector naviero que esta crisis del CO-

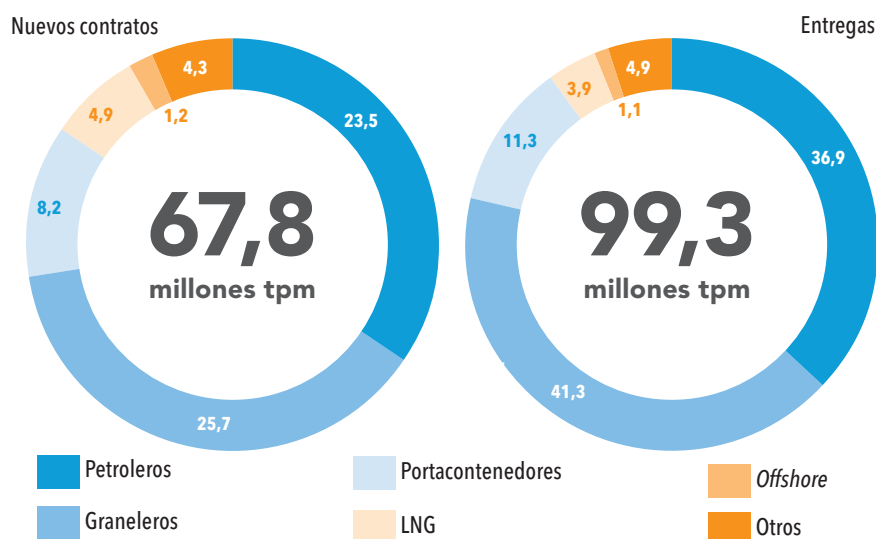
VID-19 haya llegado en un momento con muy baja cartera de pedidos, de tal modo que no es de esperar que el excedente de flota que sin duda va a generarse por la caída de la demanda se vea agravado por unos niveles muy elevados de entregas en los próximos años. Como dato comparativo, el 1 de enero de 2009, al inicio de la crisis financiera, la cartera de pedidos mundial superaba el 50% de la capacidad de transporte de la flota.



NUEVOS CONTRATOS Y ENTREGAS

LOS ENCARGOS SE REDUJERON en todos los segmentos de flota: los graneleros sumaron 271 contratos con 25,7 Mtpm (-42,2%), seguidos por los portacontenedores, con 100 encargos, 8,2 Mtpm (-40,5%) y 0,8 MTEU y los metaneros, con 60 buques, 8.876 m³ y 4,9 Mtpm (-23,4%). Se encargaron 211 petroleros con 23,5 Mtpm, un 8,5% menos que en 2018.

El aumento de las entregas se concentró principalmente en los graneleros, que incorporaron 432 unidades con 41,3 Mtpm (+44,9%), seguidos de petroleros, con 327 buques nuevos y 36,9 Mtpm (+37,6%). Las entregas de portacontenedores sumaron 158 unidades con 1,1 MTEU y 11,3 Mtpm (-20,2%). Las de metaneros descendieron un 20,3% en tpm, con 43 unidades y una capacidad de 7.172 m³.





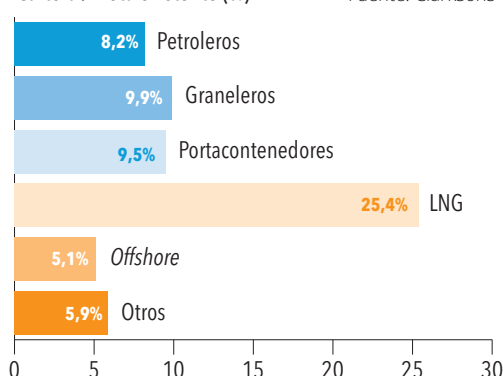
CARTERA DE PEDIDOS

LAS MAYORES CUOTAS EN LA CARTERA de pedidos total en CGT las tienen los graneleros (21,7%), seguidos de portacontenedores (14,7%), gaseros (14,6%), cruceros (13,2%) y petroleros (11,0%).

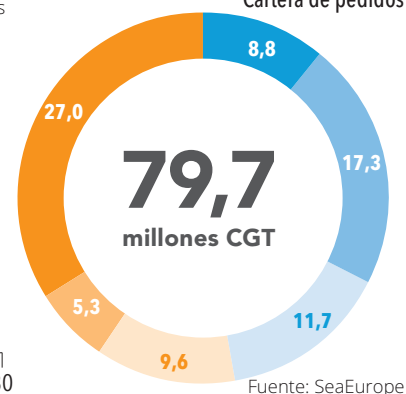
A mediados de mayo de 2020, Clarksons estimaba que el 34,9% de la cartera de pedidos, en términos de GT, y el 14,2% en número de unidades, eran buques equipados con *scrubbers*. Por su parte, el 10,3% de los buques con el 22,0% de las GT estaban preparados para quemar GNL como combustible.

Cartera / Flota existente (%)

Fuente: Clarksons

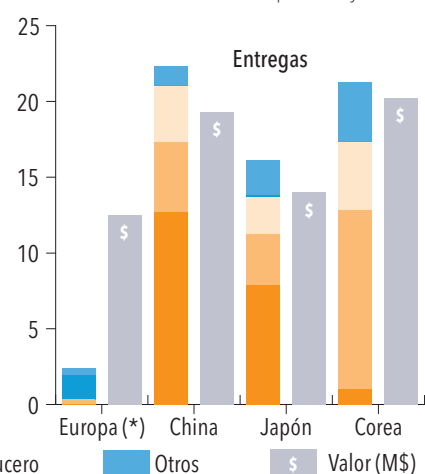
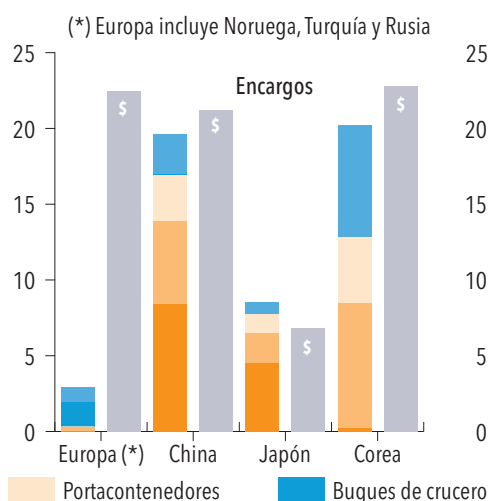
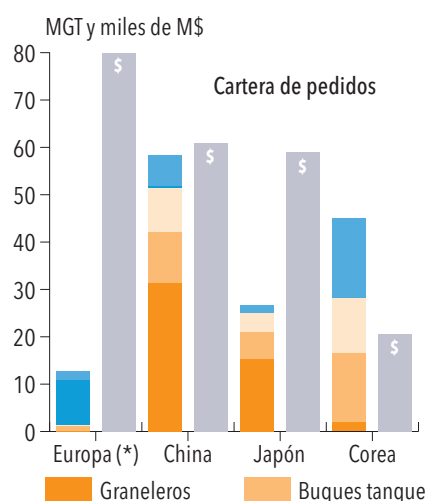


Cartera de pedidos



CONSTRUCCIÓN NAVAL MUNDIAL

Fuente: Alphaliner y SeaEurope



EN 2019, LOS ASTILLEROS DE CHINA, Corea del Sur y Japón captaron el 83,2% de las CGT contratadas, frente al 87,6% del año anterior. Corea consiguió el 36,0% de las CGT y 223 unidades, seguida de China (33,4% y 441 buques) y Japón (13,8% y 282 unidades). En el resto del mundo se contrataron 364 buques con el 16,8% de las CGT, de las que el 13% se construirán en astilleros europeos, concentradas, un año más, en el segmento de los buques de crucero que supone el 81% de las CGT contratadas en Europa.

En marzo de 2020 había 358 astilleros en el mundo con al menos 1 buque de más de 1.000 GT encargado, una cifra li-

geramente superior a la del año anterior (326 astilleros).

Los astilleros españoles contrataron 11 buques mercantes de transporte, con 60.001 CGT, un 63,0% menos que en 2018: 1 buque de pasaje, 1 portacontenedores, 2 quimiqueros y 7 de varios tipos. De ellos, solo 1 buque con 1.259 CGT para intereses españoles (el Ministerio del Interior) que fue entregado durante el año. Su cartera de pedidos se redujo un 17,8% en CGT hasta 26 buques y 270.747 CGT. En cartera para armadores españoles había, a 1 de enero de 2020, solo 1 buque de pasaje y 1 remolcador.

Los precios de las nuevas construcciones se mantuvieron estables a lo largo del año salvo en los buques portacontenedores. El precio medio de un petrolero VLCC fue de 92 M\$, el de un petrolero de productos de 75.000 tpm 44,5 M\$ y 49,5 M\$ el de un granelero *capesize* de 180.000 tpm, prácticamente los mismos que en el año anterior. Para los portacontenedores, los precios medios de unidades de 13.000 TEU disminuyeron un 5% hasta 109,0 M\$ y los de más de 21.000 TEU bajaron un 2% hasta unos 146,0 M\$. Los precios medios de los metaneros se mantuvieron constantes, en torno a 186 M\$ para los de 174.000 m³.

PERSPECTIVAS // La pandemia de coronavirus, que producirá una paralización de los encargos, llegó en un momento en que la cartera de pedidos estaba muy baja, lo que empeorará la situación desde el punto de vista de los astilleros y, además, creará dificultades operacionales e interrupciones. En el medio y largo plazo, los avances en la agenda medioambiental podrían generar nuevas oportunidades, con la

transición a los nuevos combustibles y el desguace de buques que se vayan quedando obsoletos.

Clarksons estima que unos 21.000 buques deberán instalar sistemas de gestión del agua de lastre en los próximos 4 años y otros muchos instalarán *scrubbers* o nuevos motores híbridos, lo que aumentará la carga de trabajo en los astilleros de reparaciones.





04

COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL

El fuerte descenso de las importaciones de carbón (-45%) dio lugar a una reducción del 14% de las de graneles sólidos. Las importaciones de crudo disminuyeron un 2,6%. Aumentaron fuertemente las de GNL (+43%).

EL COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL se ha calculado sumando las mercancías movidas en las importaciones, exportaciones y cabotaje, descontando las mercancías en régimen de tránsito internacional y evitando contar dos veces las cargas movidas en

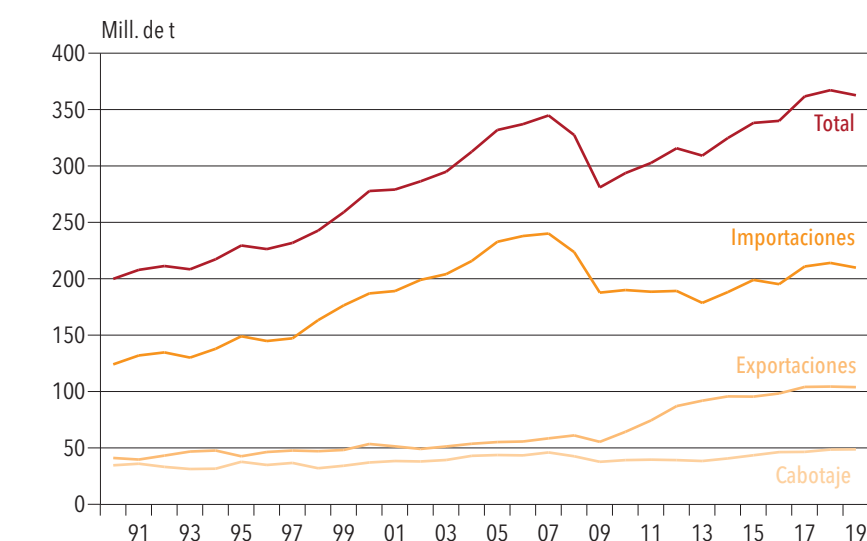
cabotaje entre puertos españoles. En 2019, el comercio marítimo español, así definido, movió 362,8 millones de toneladas (Mt) un 1,2% menos que en el año anterior a causa del notable descenso de los graneles sólidos (-11,2%). Las mercan-

cías en régimen de tránsito internacional, principalmente contenedores, aumentaron hasta 56,9 Mt (+3,2%) una tasa sensiblemente inferior a las registradas en años anteriores (6,6% en 2018 y 11,0% en 2017).

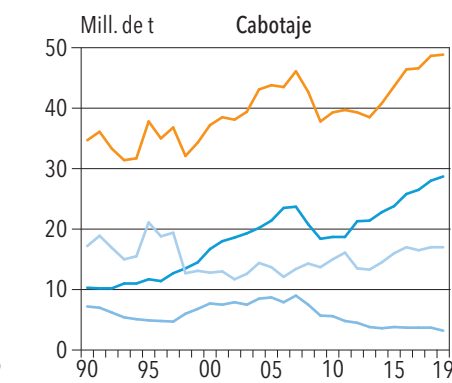
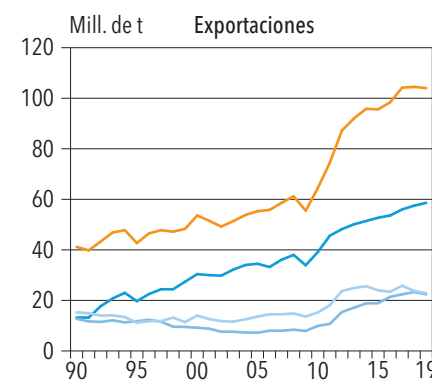
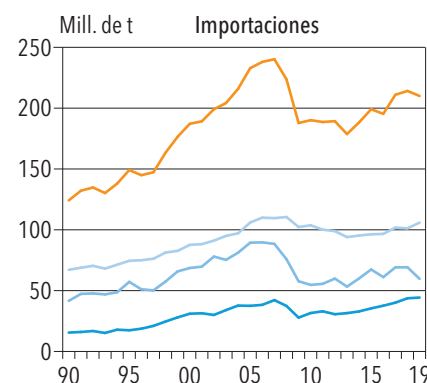
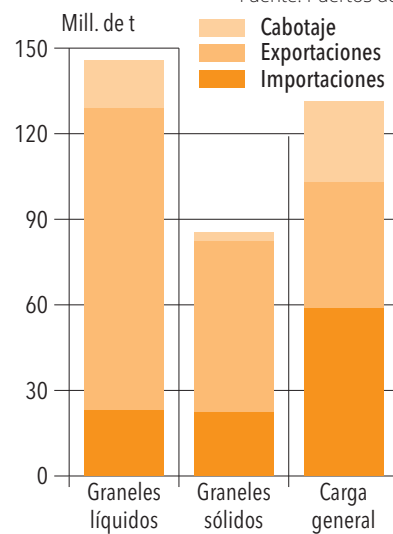
	IMPORTACIONES			EXPORTACIONES			CABOTAJE			TOTAL		
	2018	2019	VAR %	2018	2019	VAR %	2018	2019	VAR %	2018	2019	VAR %
Graneles líquidos	101.275	105.944	4,6	23.688	22.945	-3,1	16.997	16.960	-0,2	141.960	145.849	2,7
Graneles sólidos	69.049	59.682	-13,6	23.275	22.422	-3,7	3.675	3.179	-13,5	96.000	85.282	-11,2
Carga general	43.688	44.334	1,5	57.478	58.586	1,9	27.962	28.715	2,7	129.128	131.636	1,9
TOTAL	214.012	209.960	-1,9	104.441	103.953	-0,5	48.635	48.854	0,5	367.088	362.767	-1,2

VAR%: Variación / Datos en miles de t

Fuente: Puertos del Estado - Elaboración: ANAVE



Fuente: Puertos del Estado



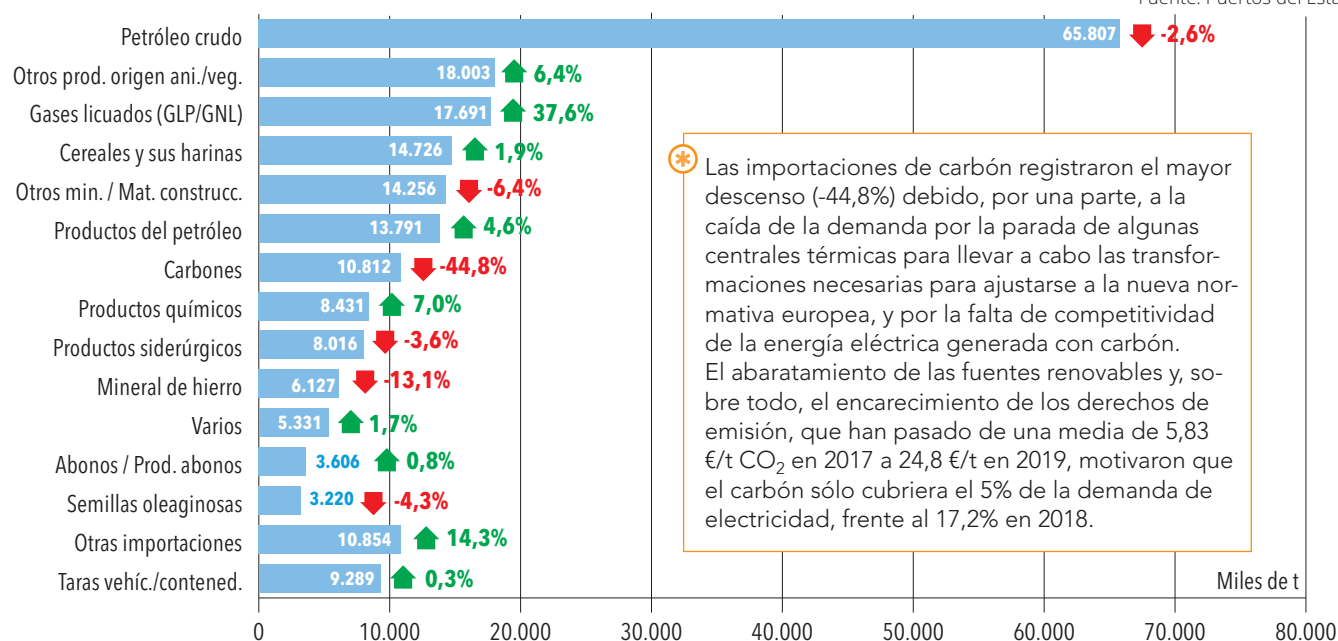
EL COMERCIO MARÍTIMO EXTERIOR español, suma de importaciones más exportaciones, totalizó 313,9 Mt, un 1,4% menos que en 2018.

La partida de los graneles líquidos aumentó un 3,1% y la de carga general un 1,7%, mientras que los graneles sólidos descendieron un notable 11,1%.

Las importaciones sumaron 210,0 Mt y supusieron el 66,9% del comercio marítimo exterior y las exportaciones, con 104,0 Mt, el 33,1% restante.

IMPORTACIONES SEGÚN LA NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS

Fuente: Puertos del Estado



LAS IMPORTACIONES DE CRUDO supusieron en 2019 el 31,3% de las importaciones totales, sumando 65,8 Mt, un 2,6% menos que en el año anterior, aunque es la segunda cifra más elevada desde que se tienen datos, sólo superada en 2018 con 67,6 Mt.

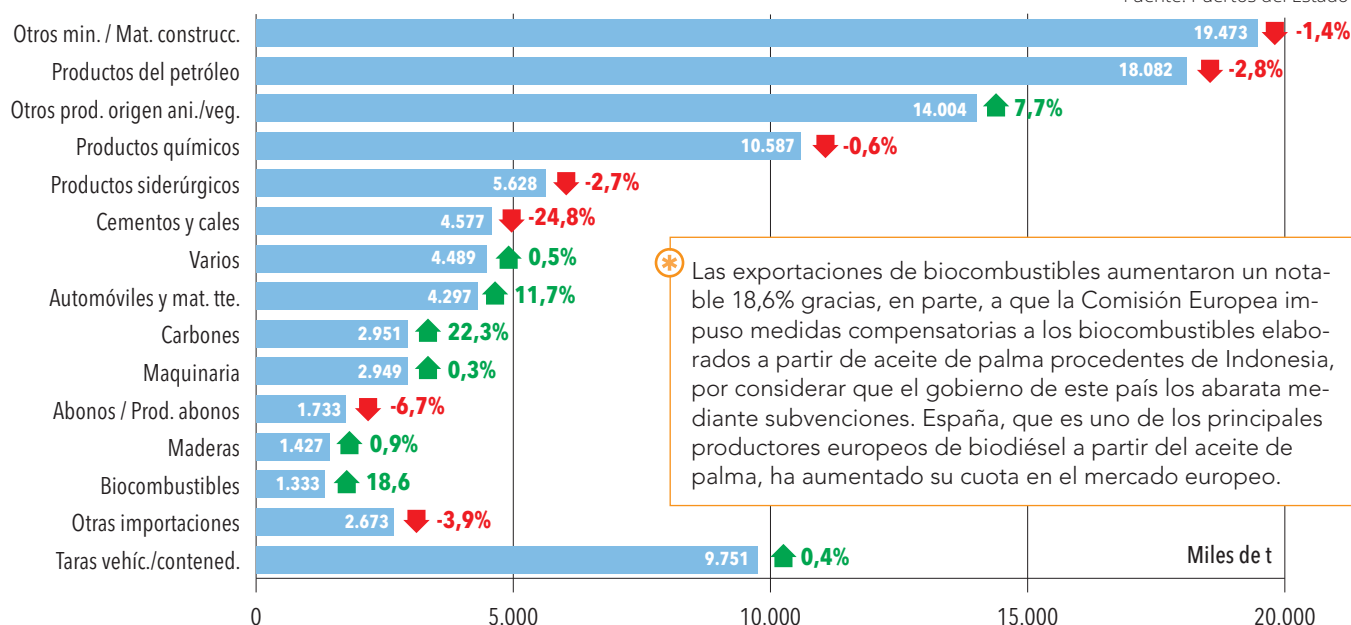
Por el contrario, las importaciones de gases licuados crecieron un 37,6% impulsadas por el GNL (+42,7%). El exceso de oferta combinado con el descenso en los precios en el mercado a corto plazo y una menor demanda de los mayores consumidores asiáticos (China, Japón y Corea del

Sur) desviaron el excedente a Europa, principalmente Francia, Reino Unido y España.

Las importaciones de 'Otros productos de origen animal y vegetal' aumentaron un 6,4%, fundamentalmente por el crecimiento de los aceites (+6,2%) y, sobre todo, de los piensos (+26,1%).

EXPORTACIONES SEGÚN LA NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS

Fuente: Puertos del Estado



DENTRO DE LAS EXPORTACIONES, la principal partida 'Otros minerales y materiales de construcción', disminuyó un 1,4%, debido al descenso del 4,9% de las exportaciones de materiales de construcción. Las exportaciones de 'Otros productos de origen animal y vegetal' crecieron un 7,7%,

porque las de frutas y hortalizas aumentaron un 26,1%, 'Otros alimentos' un 23,2% y aceites un 10,9%.

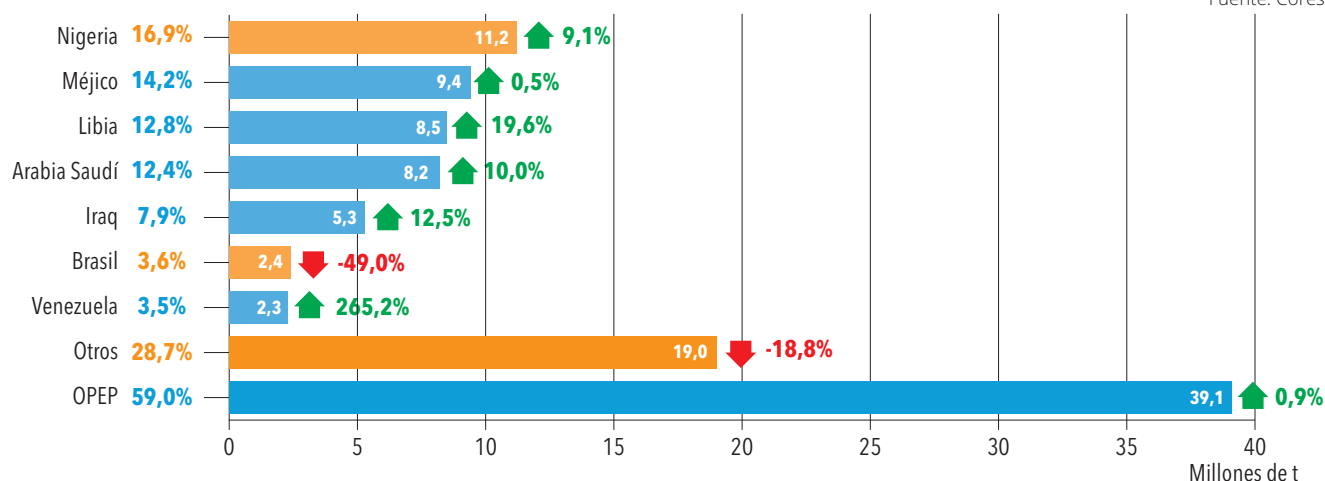
Las exportaciones de cemento y cales volvieron a disminuir sensiblemente por segundo año consecutivo (-24,8%) debido a la caída de la competitividad de las ce-

menteras españolas por la subida de los precios de los derechos de emisión y el aumento de los costes eléctricos. Según Oficemen, la tarifa eléctrica media de una fábrica de cemento en nuestro país es un 27% más cara que en Alemania y un 21% más que en Francia.



IMPORTACIONES DE CRUDO POR PAÍSES DE ORIGEN

Fuente: Cores



EN 2019, SEGÚN PUERTOS DEL ESTADO, España importó 65,8 Mt de petróleo crudo que supusieron el 62,1% de las importaciones de graneles líquidos. En noviembre de 2018, el recrudecimiento de las sanciones de EE.UU. a los países y empresas que mantuvieran relaciones comerciales con Irán llevó al gobierno español a vetar la compra de crudo iraní. En 2018, este país había sido nuestro 5.º mayor suministrador y durante 2019, su cuota se suplió aumentando las importaciones desde orí-

genes habituales, como Nigeria (+9,1%), Libia (+19,6%) y Arabia Saudí (+10,0%) y reforzando otras relaciones comerciales especialmente con Noruega (+41,9%), EE.UU. (+97,6%) y, sobre todo, Venezuela, cuyas exportaciones a España se multiplicaron por 3,6, convirtiéndose en nuestro 6.º suministrador en 2019.

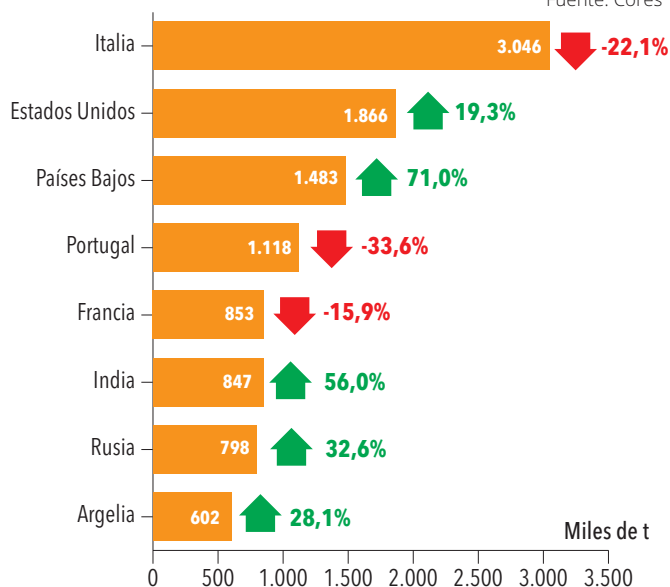
Fruto de este cambio en los países de origen de las importaciones, la distancia media se redujo un 6,1%, hasta 3.469 millas.

La media anual del precio del crudo Brent en el mercado *spot* fue de 64,15 \$/barril, un 10,6% inferior al registrado en 2018 y se mantuvo prácticamente todo el año en valores entre 60 y 70 \$/barril, llegando excepcionalmente a 74 \$/barril en abril.

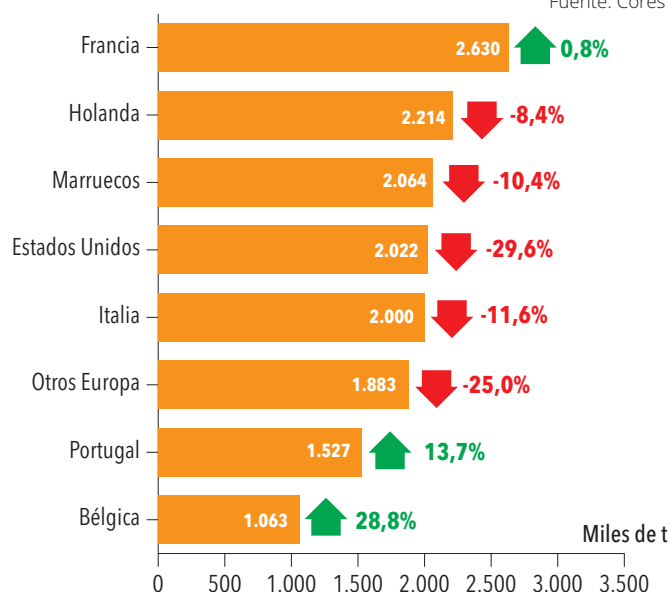
El coste CIF medio del crudo importado por España en 2019 disminuyó un 4,9%, hasta 55,61 €/barril. El cambio medio fue de 1,1195 \$/€, un 5,2% inferior al del año anterior.

IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE PRODUCTOS DEL PETRÓLEO

Fuente: Cores



Fuente: Cores



LAS IMPORTACIONES MARÍTIMAS ESPAÑOLAS de productos del petróleo aumentaron un 4,6% hasta 13,8 Mt, suponiendo el 13,0% de las importaciones de graneles líquidos. La distancia media fue de 2.285 millas, un 2,0% más que en 2018.

LAS EXPORTACIONES ESPAÑOLAS de productos petrolíferos sumaron 18,1 Mt y descendieron un 2,8% por los notables descensos de gasolinas (-19,3%) y asfaltos (-20,3%). La distancia media de las exportaciones se redujo un 3,4%, hasta 1.969 millas.

* El saldo negativo de la balanza energética española disminuyó un 7,5%, hasta 23.242 M€, con una cobertura del 47,6%.



05

FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR ARMADORES ESPAÑOLES

Por primera vez desde enero de 1986, la flota de control español ha superado los 5 millones de GT. Por segundo año consecutivo, la flota controlada bajo pabellones extranjeros supera a la que opera bajo bandera nacional.

A 1 DE ENERO DE 2020, la flota de buques mercantes de transporte controlada por armadores españoles sumaba 216 buques con 5.007.712 GT y 4.823.126 tpm. Durante el año 2019, si bien se había reducido en 2 unidades, la incorporación de varios buques de gran porte, petroleros y metaneros, había dado lugar a un notable aumento, del 12,6% en GT y del 16,5% en tpm. Desde el 1 de enero de 1986, hace 34 años, la flota de control

español no superaba los 5 millones de GT (MGT). En aquel momento no existía aún el Registro Especial de Canarias (REC) y todos los buques españoles estaban inscritos en el registro ordinario. Hoy la flota se distribuye entre el REC y otros pabellones extranjeros (principalmente otros Estados miembros de la UE).

En 1986, el tonelaje medio de la flota era de 8.659 GT mientras que, a comienzos de este año, era de 23.184 GT. La

flota mercante de armadores españoles ha evolucionado en estos 34 años a un menor número de buques, pero de un porte medio casi tres veces mayor.

En el último año, el GT medio de la flota había aumentado un 13,6% gracias a la incorporación de varios buques de gran porte. El 70% de los buques de la flota controlada tenían menos de 20.000 GT, mientras que el 15% correspondía a unidades de más de 60.000 GT.

TIPOS DE BUQUES	PABELLÓN ESPAÑOL (REC)			OTROS PABELLONES			TOTAL		
	BUQUES	GT	tpm	BUQUES	GT	tpm	BUQUES	GT	tpm
Petroleros	9	30.504	45.921	10	658.622	1.266.348	19	689.126	1.312.269
Graneleros	0	0	0	7	356.966	654.035	7	356.966	654.035
Carga general	14	62.728	90.717	17	69.267	102.495	31	131.995	193.212
Portacontenedores	0	0	0	10	122.077	135.938	10	122.077	135.938
Roll-on/Roll-off	11	166.787	68.221	10	201.518	70.436	21	368.305	138.657
Quimiqueros	4	41.119	59.892	13	212.786	348.021	17	253.905	407.913
Gases licuados	16	1.559.019	1.270.538	6	571.405	439.547	22	2.130.424	1.710.085
Pasaje	50	466.633	101.440	29	440.810	110.985	79	907.443	212.425
Otros (*)	6	32.324	39.004	4	15.147	19.588	10	47.471	58.592
TOTAL	110	2.359.114	1.675.733	106	2.648.598	3.147.393	216	5.007.712	4.823.126

Datos a 1 de enero de 2020 / Fuente: ANAVE / (*) Otros: carga frigorífica, asfalteros, cementeros.

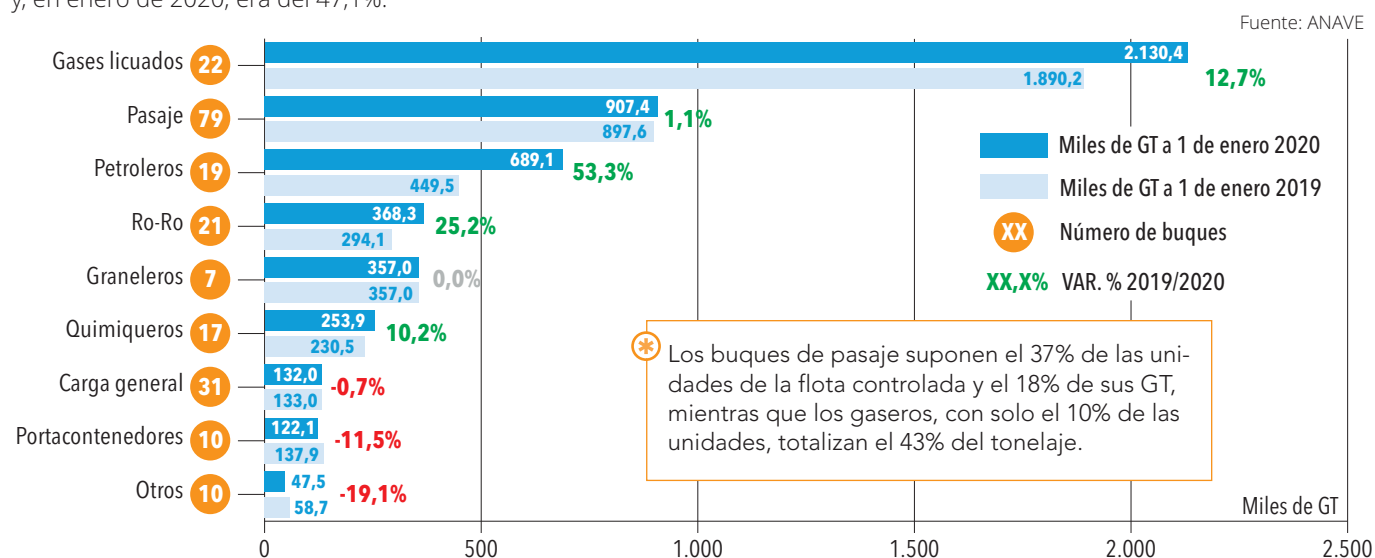
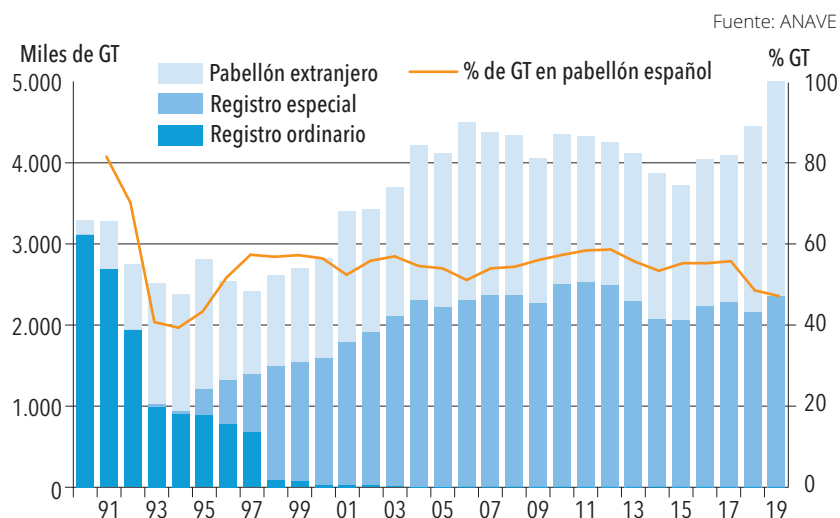


EVOLUCIÓN Y COMPOSICIÓN

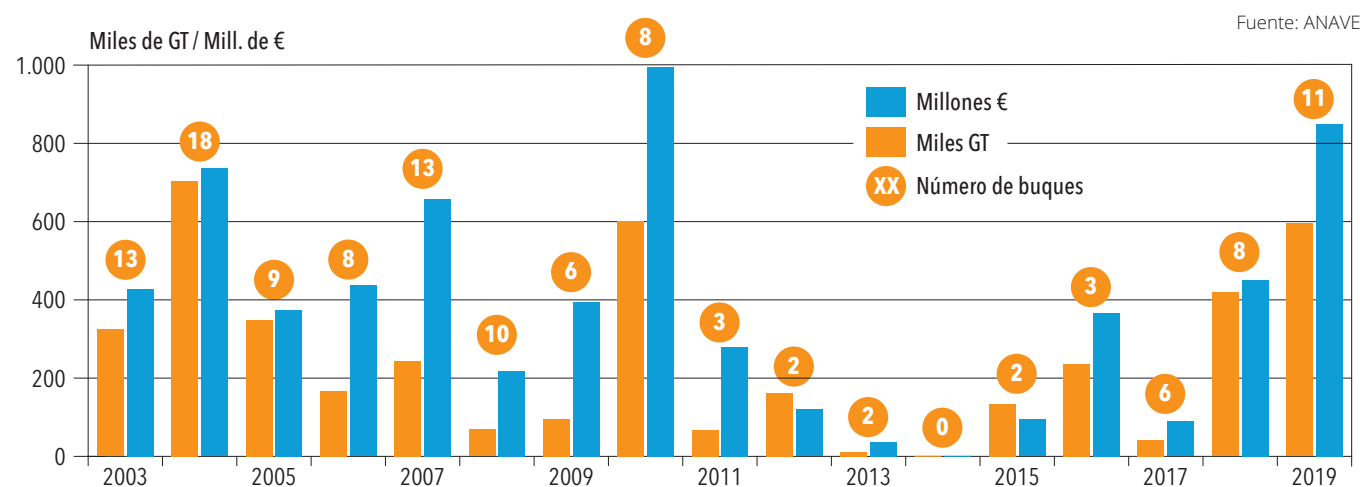
EN 2019, LA PARTE DE LA FLOTA TOTAL controlada que opera bajo pabellón español (REC) se redujo en 5 unidades y, a 1 de enero de 2020, totalizaba 110 buques. Sus GT aumentaron notablemente (+9,3%) hasta 2,4 MGT, gracias a la incorporación de 2 metaneros de gran porte.

Por el contrario, la parte de flota operada bajo pabellones extranjeros aumentó en 3 unidades, hasta 106 buques, que totalizaban a comienzos de año 2,6 MGT (+15,7%) gracias a la incorporación, entre otros, de 2 petroleros *suezmax*.

En 2012, estaban inscritas bajo pabellón español el 58,7% de las GT de la flota controlada. Desde entonces, este porcentaje se ha ido reduciendo de forma continuada y, en enero de 2020, era del 47,1%.



ENTREGAS DE BUQUES NUEVOS A ARMADORES ESPAÑOLES

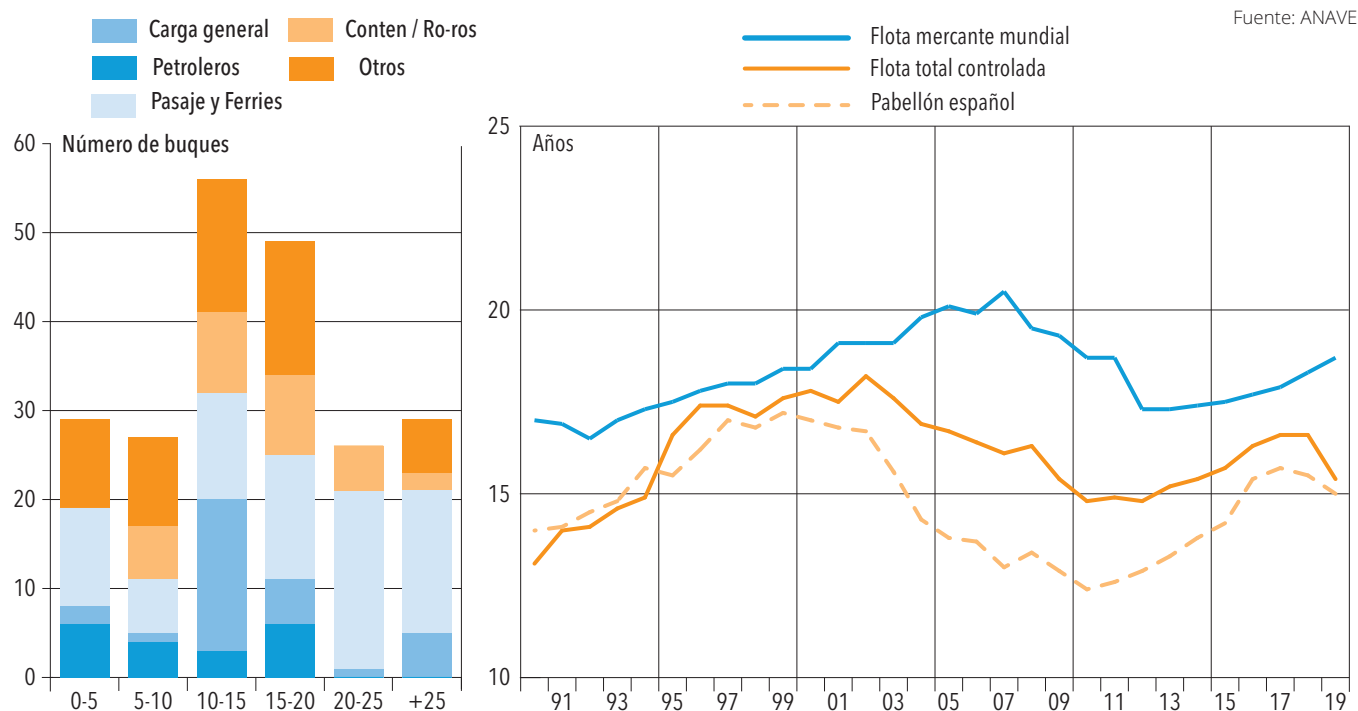


DURANTE 2019, SE INCORPORARON a la flota de control español 11 buques de nueva construcción, con un total de algo más de 595.000 GT.

En conjunto supusieron una inversión de unos 849 M€. El 43% de las GT se inscribieron en el REC y corresponden a 2 metaneros y 2 buques de pasaje.

Los 7 buques restantes: 3 petroleros, 3 buques de pasaje y 1 quimiquero, se inscribieron en otros pabellones comunitarios.

EDAD DE LA FLOTA CONTROLADA



EN ENERO DE 2020, la flota de pabellón español era, en promedio, solo 0,5 años más joven que la flota controlada. Esta diferencia se ha reducido progresivamente desde 2008, cuando era de 3,1 años.

La edad media de la flota mercante controlada por armadores españoles bajó, de 16,6 años, el 1 de enero de 2019,

a 15,4 años a comienzos de 2020, gracias a la incorporación de varios buques nuevos y la baja de otros de edad avanzada.

Los petroleros son el segmento de flota más joven (8,5 años), seguido de graneleros (9,6), gaseros (9,9), portacontenedores (10,2) y quimiqueros (11,8). Superan la edad media los buques de carga

general (16,4 años), pasaje (18,0), ro-ros (18,7) y otros (26,4).

La edad media de la flota mercante controlada por armadores españoles bajo pabellón español también descendió, gracias a la entrada en servicio de 4 buques nuevos y, a 1 de enero de 2020, era de 15 años (-0,5).

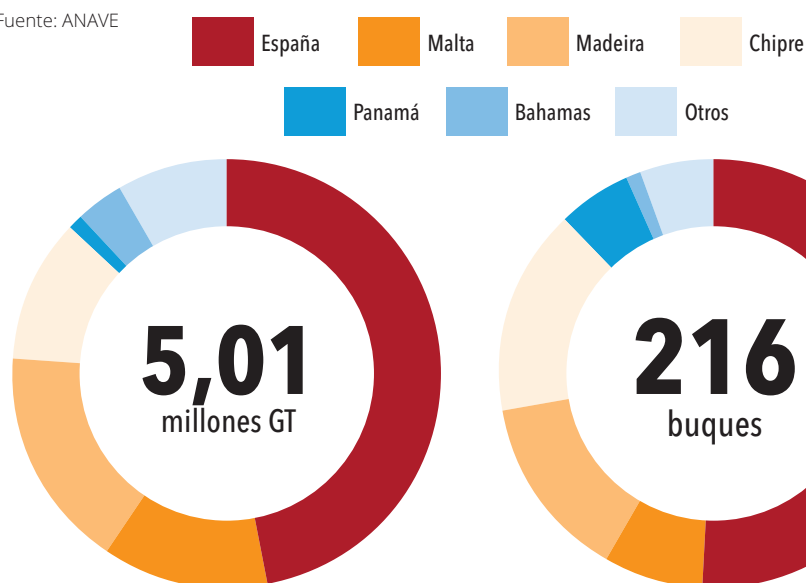
DISTRIBUCIÓN POR REGISTROS DE LA FLOTA CONTROLADA

A 1 DE ENERO DE 2020, el 47,1% de las GT controladas por armadores españoles estaban inscritas en el pabellón español (REC). El tonelaje restante se distribuía en 14 registros extranjeros, de los cuales los más utilizados por los armadores españoles, en GT, eran Madeira (16,6%), Malta (12,5%), Chipre (11,0%) y Bahamas (3,6%).

En el REC estaban inscritos el 73% de los gaseros, con el 73% de las GT de este grupo; el 60% de los cargueros frigoríficos, con el 72% de sus GT; y el 63% de los buques de pasaje con el 51% de sus GT.

Bajo pabellones extranjeros navegan el 100% de los graneleros y portacontenedores; el 53% de los petroleros, con el 96% de sus GT y el 55% de los buques de carga general, con el 53% de sus GT.

Fuente: ANAVE



* Por segundo año consecutivo desde la creación del REC, el tonelaje inscrito bajo pabellones extranjeros (52,9%) supera al inscrito en pabellón español (47,1%).

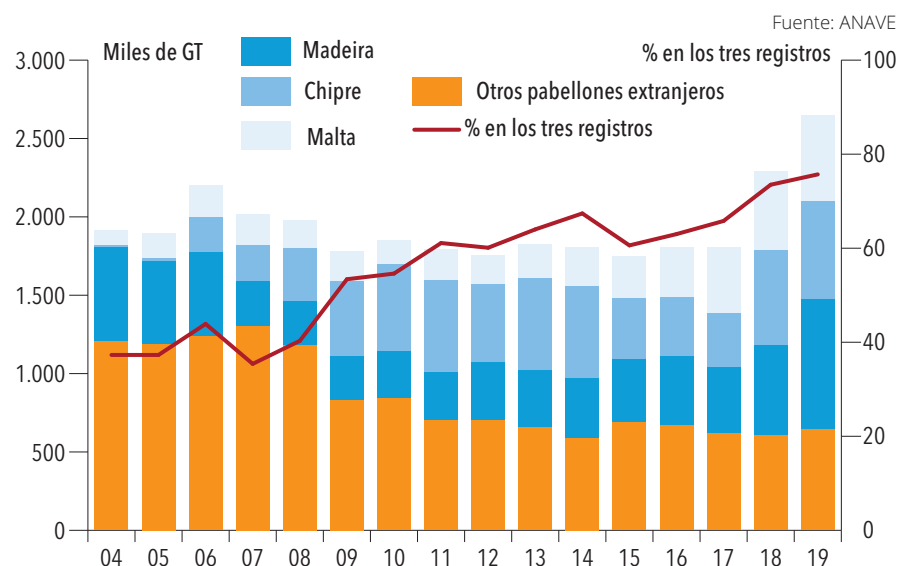


FLOTA INSCRITA EN PABELLONES EXTRANJEROS

DENTRO DE LA FLOTA DE CONTROL ESPAÑOL inscrita bajo pabellones extranjeros, los registros más utilizados, en GT, eran Madeira (31,3%), Malta (23,6%), Chipre (20,8%) y Bahamas (6,8%). En número de buques, los registros extranjeros más utilizados eran Chipre, con el 32,1% de las unidades, seguido de Madeira (28,3%), Malta (15,1%) y Panamá (11,3%).

La preferencia de los armadores españoles por inscribir sus buques en registros comunitarios queda patente un año más, con el 79,2% de los buques y el 79,7% de las GT de la flota controlada bajo pabellones extranjeros inscrito en registros de la UE. En total, operaban bajo pabellones comunitarios (incluyendo el REC) el 89,8% de las unidades y el 89,3% de las GT de la flota mercante total controlada por armadores españoles.

Desde la incorporación, en 2004, de Malta y Chipre a la UE, los armadores españoles han ido aumentando progresivamente el porcentaje de sus flotas abanderada en estos países, así como en Madeira, tras los últimos cambios en su

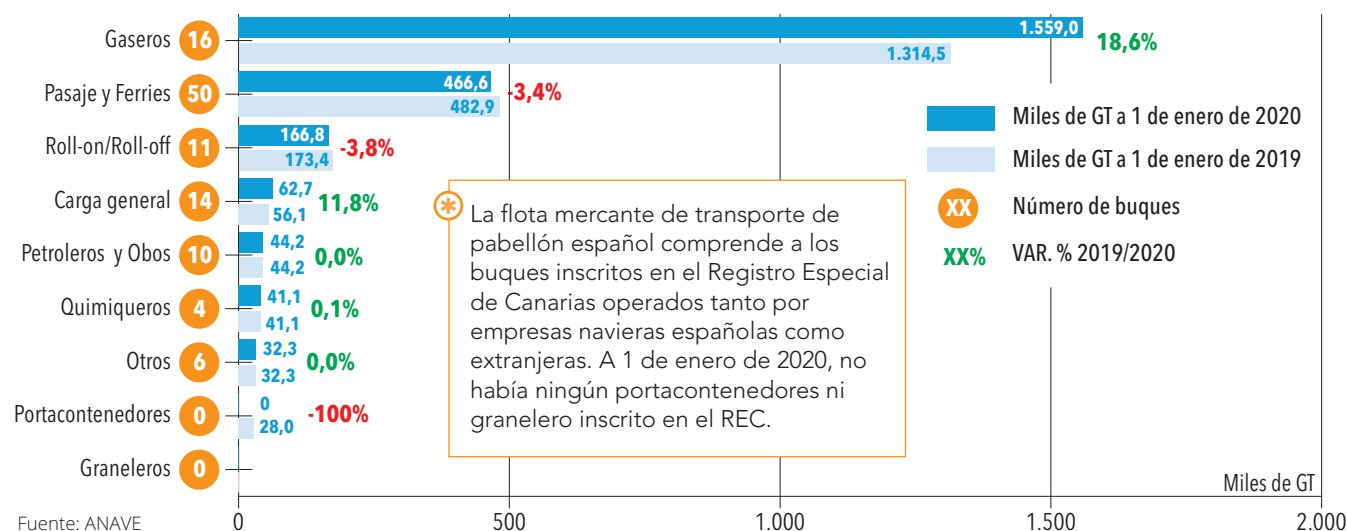


registro. A 1 de enero de 2020, el 75,7% de la flota controlada inscrita bajo pabellones extranjeros pertenecía a uno de estos 3 registros.

Dentro de la flota controlada, el 65% de las unidades inscritas en Chipre eran

buques de pasaje. De los registrados en Madeira, el 30% eran buques de carga general y el 27% petroleros. Había mayor dispersión en el tipo de buques en el registro de Malta si bien en GT, el 58% eran metaneros.

FLOTA DE PABELLÓN ESPAÑOL



A 1 DE ENERO DE 2020, la flota de buques mercantes pabellón español con más de 300 GT sumaba 111 unidades, con 2.372.854 GT y 1.697.083 tpm. Solo un buque del REC, con 13.740 GT, estaba operado por armadores extranjeros, mientras

que los 110 restantes eran operados por armadores españoles. Durante 2019, la flota de bandera nacional descendió en 5 unidades y, sin embargo, aumentó un 9,2% sus GT y un 11,1% sus tpm gracias a la incorporación, entre otros, de 2 metaneros

de gran porte. A lo largo del año, se incorporaron al REC 6 buques, 4 de ellos de nueva construcción. A su vez, se dieron de baja 11 unidades: 7 fueron vendidas a intereses extranjeros y 4 se transfirieron a otros registros europeos.

PERSPECTIVAS // Según los encargos en vigor, en los próximos 2 años, los armadores españoles recibirán un total de 8 buques de nueva construcción, de los que 1 se habrá construido en astilleros españoles. En total, la cartera de pedidos de los armadores nacionales comprende 5 buques de pasaje, 2 metaneros y 1 quimiquero, con un total de 220.000 GT, que suponen una inversión de unos 680 M€.



06

POLÍTICA SECTORIAL INTERNACIONAL

El año 2019 se caracterizó por una gran incertidumbre ante la entrada en vigor de las normas sobre contenido de azufre de los combustibles. La OMI sigue avanzando en la reducción de las emisiones de CO₂.

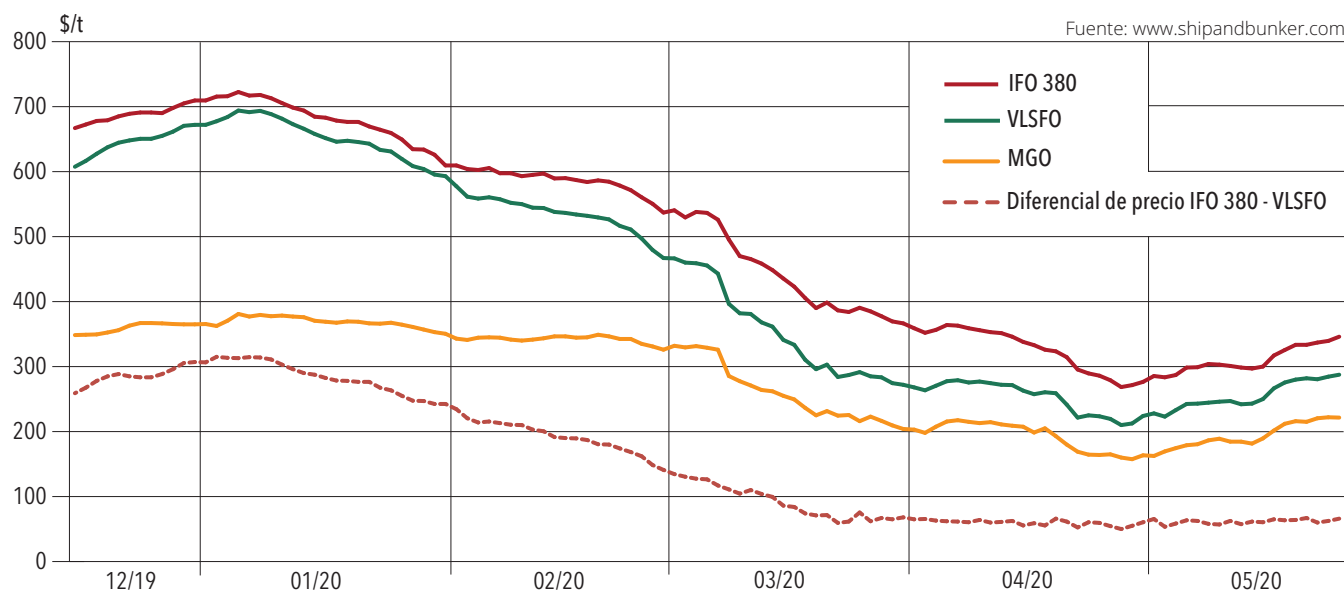
ANTES DE QUE LA CRISIS DEL COVID-19 trastornase el comercio internacional, el pasado año y los primeros meses de 2020 habían sido notables en aspectos relacionados con la normativa medioambiental.

La principal novedad fue el nuevo límite de 0,5% de azufre a los combustibles marinos fuera de las zonas de control de emisiones (SECAS) desde el 1 de enero de 2020. A partir del 1 de marzo, quedó

prohibido llevar a bordo combustible no reglamentario. Casi hasta la entrada en vigor, se mantuvieron muchas incertidumbres. Finalmente aparecieron en el mercado nuevos combustibles con 0,5% de azufre (*Very Low Sulphur Fuel Oil, VLSFO*), pero cada fabricante no garantizaba su compatibilidad con los de otros y hasta pocas semanas antes no se conocieron los precios ni los puertos en los que estarían disponibles. Algunos arma-

dores decidieron, al menos inicialmente, apostar por la solución más segura y utilizar solo MGO, para evitar problemas que podrían afectar incluso a la seguridad.

A comienzos de enero, la diferencia de precio entre el HFO y los nuevos VLSFO era de 310 \$/t, más del 80% del precio del HFO en esas fechas. Pero, ya desde mediados de enero, el precio del VLSFO inició un pronunciado descenso de modo





que, a finales de marzo, el margen con el HFO estaba por debajo de 65 \$/t. El gráfico adjunto es bien elocuente. Cuando, en 2015, se iba a producir el paso a combustible de 0,1% en las SECAS, las previsiones fueron también alarmantes hasta que los precios del crudo cayeron a mediados de 2014. Es pura casualidad, pero también ahora el derrumbe de los precios del petróleo ha suavizado el impacto de esta nueva norma medioambiental, al menos en su arranque.

Es imposible saber si la situación actual se prolongará o no en el tiempo pero, con una diferencia tan escasa entre VLSFO y HFO, la instalación de *scrubbers* resulta mucho menos atractiva, porque el periodo de recuperación de la inversión se alarga, en la mayor parte de los casos, por encima de 3 años. A comienzos de 2020 había más de 4.260 buques con *scrubbers* instalados o encargados, de ellos el 79% de ciclo abierto. Más de 1.000 de estos equipos se contrataron en la segunda mitad de 2019, pese a que varios países o puertos concretos habían anunciado que no permitirían el vertido de aguas de lavado de los *scrubbers* en sus aguas, creando así una nueva fuente de incertidumbre. A finales de diciembre, un estudio de CE Delft - Deltares concluía que los efectos de los *scrubbers* de ciclo abierto sobre las aguas y los sedimentos en los puertos sería insignificante, incluso en periodos tan largos como 50 años.

Hay que reconocer, en todo caso, los grandes esfuerzos que fabricantes, distribuidores y suministradores de combustibles y los armadores han desarrollado para adaptarse a las nuevas normas en todo el mundo y de un día para otro. Los precios volverán seguramente a repuntar y, en ese momento, veremos donde se sitúan los de HFO y VLSFO y como gravitan sobre los costes del transporte marítimo.

La siguiente gran tarea para la OMI es acordar nuevas medidas para el control de las emisiones de CO₂, con vistas al primer objetivo de reducirlas en un 40% por t-milla para 2030. En el primer debate, en el comité MEPC74 de la OMI, en mayo de 2019, se acordó reforzar desde 2022 el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) para gaseros, portacontenedores y buques de carga general. Se propusieron también el establecimiento de límites obligatorios a la velocidad operativa o al consumo anual de combustible; la aplicación del concepto del EEDI a buques existentes o el refuerzo del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética

(SEEMP), con lo que se ha dado en llamar un 'super SEEMP' que podría obligar a los buques existentes a incorporar nuevas tecnologías de reducción de CO₂. Estas medidas se discutirán en el MEPC75, previsto para abril de 2020, pero que ha tenido que retrasarse por el COVID. En su día, el MEPC75 también discutirá una propuesta de las principales asociaciones del transporte marítimo internacional, para dotar un fondo de 5.000 M\$, a lo largo de 10 años, con aportaciones de los armadores y fletadores, destinado a acelerar el esfuerzo de I+D necesario para descarbonizar el transporte marítimo internacional.

La OMI no ha empezado aún a discutir posibles 'medidas de mercado', sean del tipo 'comercio de emisiones' o del tipo 'tasa + fondo', que sería el que preferiría el sector naviero, como mal menor. En la

Las asociaciones navieras han propuesto la creación de un fondo, que dotarían los armadores y fletadores con 5.000 M\$ en 10 años, para acelerar el esfuerzo de I+D necesario para descarbonizar el transporte marítimo.

UE, la Comisión y, sobre todo, el Parlamento Europeo, van a utilizar este retraso como arma arrojadiza contra la OMI, para justificar el, por otra parte, injustificable, empeño de la UE de introducir normas al margen de la OMI, para reducir las emisiones de CO₂. Así lo viene pidiendo el Parlamento desde hace años y lo ha incluido la nueva presidenta de la Comisión en su programa de legislación.

Afortunadamente, esta tendencia a la regulación europea al margen de la OMI no la comparten, por el momento, los Gobiernos de los Estados miembros. En enero, en Opatija (Croacia), el Consejo UE de Ministros de Transportes confirmó su compromiso por avanzar «Hacia un sector marítimo de la UE sin emisiones de carbono, con cero accidentes, automatizado y competitivo», pero también reiteró su apoyo a la OMI como regulador global y no hizo ninguna mención, y menos apoyo, al ETS.

Junto a estos retos a largo plazo, la pandemia ha demostrado la fragilidad de las cadenas logísticas internacionales en

caso de una crisis global como ésta. Organismos como la Organización Mundial del Comercio, la OCDE, el Fondo Monetario Internacional y la propia OMI, pusieron de manifiesto la necesidad imperiosa de mantener funcionando el comercio mundial pero, a la hora de la verdad, muchos países antepusieron la seguridad sanitaria a la economía y cerraron sus fronteras, impidiendo incluso el relevo de tripulantes de los buques.

El sector naviero, coordinado por ICS, BIMCO y otras asociaciones, ha pedido incansablemente a los gobiernos que se diseñen y apliquen procedimientos sanitarios especiales que permitan los relevos de los marinos. Como resultado, se han publicado declaraciones conjuntas de la OMI, OIT y OMS, así como pautas de la Comisión Europea a sus Estados miembros. Es imprescindible desarrollar procedimientos estandarizados de cooperación internacional para que estén ya disponibles si se produjese una repetición de la pandemia.

Los Estados de bandera, los acuerdos regionales sobre Control por el Estado del Puerto y el USCG han actuado pragmáticamente, prolongado la vigencia de certificados y establecido procedimientos flexibles de inspección. Las herramientas digitales que varias Sociedades de Clasificación estaban ya introduciendo para efectuar inspecciones remotas están resultando de máxima utilidad en esta crisis.

Por otra parte, la actividad pirata en la zona de Somalia se mantuvo bajo control gracias a los esfuerzos de las fuerzas navales desplegadas en la zona y a la autoprotección de los buques mediante las 'Mejores prácticas recomendadas, BMP5'. Pero siguieron aumentando los incidentes en la zona de Nigeria-Golfo de Guinea, con 67 ataques en 2020, algunos de máxima gravedad y con un total de 4 secuestros de buques y 121 de tripulantes. Esta tendencia ha continuado en los primeros meses de 2020, confirmando que la amenaza pirata va en aumento en esta zona y que los buques deben tenerla muy presente y aplicar medidas de autoprotección. Lamentablemente, no ha sido posible conseguir que los buques españoles sean autorizados a enrolar guardas de seguridad privada, pese a las gestiones reiteradas de ANAVE ante las autoridades competentes lo largo de todo el último año.



07

POLÍTICA SECTORIAL NACIONAL

La DGMM ha encargado y recibido dos estudios con medidas para potenciar la competitividad de los buques inscritos en el REC, cuyas competencias administrativas ahora están distribuidas en hasta seis ministerios diferentes.

COMO SE HA DESCRITO en el capítulo 5, en los últimos años, la flota mercante controlada por armadores españoles ha crecido muy notablemente, pero una parte sustancial de este aumento se ha producido en otros registros europeos diferentes del español. Tras varios años de peticiones de ANAVE, en nuestra última asamblea, el ministro de Fomento (ahora MITMA) anunció que se iba a llevar a cabo un estudio sobre las posibilidades de potenciar la competitividad del Registro Especial de Canarias (REC).

Finalmente, por encargo de la DGMM, se llevaron a cabo dos estudios complementarios: uno sobre las medidas de carácter técnico, económico y laboral que habría que aplicar para aproximar el funcionamiento del REC al de otros registros más competitivos, y otro que estudia la forma jurídica que podría adoptar una entidad pública empresarial, con un alto

grado de autonomía, que integrase todas las competencias administrativas sobre los buques inscritos en el REC, actualmente distribuidas al menos en seis ministerios diferentes.

En la fecha de redacción de este informe, no se habían publicado los resultados de estos informes ni se había manifestado aún la posible voluntad del MITMA de proponer al gobierno las reformas necesarias. No obstante, la grave crisis por la que atraviesa la economía española, debido al COVID-19, obliga a impulsar la creación de empleo nacional, el sector naviero podría contribuir a ello si el REC ofreciese a los armadores españoles un marco competitivo de operación.

Por lo demás, los últimos doce meses no dieron lugar a muchas novedades normativas en el ámbito marítimo en España. Cabe destacar que Puertos del Estado

(PdE), sensible a las preocupaciones manifestadas por las empresas navieras (y, especialmente, aquellas que operan servicios regulares de TMCD), promovió, junto con otros ministerios, una revisión de los procedimientos de inspección en frontera con vistas a racionalizarlos y mejorar su coordinación. La alta calidad de las infraestructuras y servicios portuarios españoles se ve con frecuencia penalizada por un funcionamiento poco eficiente de estos servicios administrativos.

Este proceso de revisión se ha visto suspendido, como tantas otras iniciativas, por la crisis del coronavirus, pero es importante retomarlo lo antes posible para potenciar la competitividad de los puertos españoles y del transporte marítimo.

También, PdE elaboró modelos de pliegos de condiciones para la adaptación de todos los servicios portuarios al Reg. UE



352/2017 por medio de amplias consultas con los sectores afectados. Este proceso no ha encontrado grandes dificultades, con una sola excepción: el servicio de suministro de combustible a los buques.

Este servicio, considerado en la Ley de Puertos como un «servicio comercial», se ha incluido en el citado reglamento dentro de los servicios calificados como «portuarios», que tienen en la ley española un tratamiento jurídico homogéneo entre sí y muy diferente de los comerciales. Los sectores más afectados: comercializadores de combustibles, armadores de buques de suministro y de buques que reciben los combustibles y agentes consignatarios, coincidieron en valorar positivamente la forma en que se viene regulando y presutando este servicio y en pedir que la adaptación al reglamento comunitario introdujese los menores cambios posibles.

El observatorio del mercado de los servicios portuarios encargó un estudio independiente que arrojó estas mismas conclusiones, añadiendo que España es el tercer país de Europa y el octavo del mundo en esta actividad, suministrando unos 8 millones de toneladas anuales de combustibles. Se trata, por tanto, de una actividad de muy considerable importancia económica que es conveniente desde todos los puntos de vista preservar.

ANAVE y la Asociación española de Operadores de Petróleo consensuaron un texto de una posible adaptación de la Ley de Puertos para reconocer al suministro de combustible el carácter de servicio portuario y, al mismo tiempo, aprovechando la flexibilidad que permite el reglamento europeo, mantener la regulación jurídica y, sobre todo, la práctica diaria del servicio como hasta ahora.

Por otra parte, la crisis del coronavirus ha incidido de forma muy diferente sobre los distintos sectores del transporte marítimo, tanto en España como en el resto del mundo. Por una parte, para los buques que operan en tráficos internacionales, tanto de línea regular como, especialmente, en régimen *tramp*, el principal problema, ya reseñado en el capítulo de Política Sectorial Internacional, son las dificultades para llevar a cabo los relevos de sus tripulantes.

Aún dentro de ellos, hay que distinguir los buques tanque, tanto de crudo como de productos y de gases licuados, que están llevando una dinámica aparte, más afectada por el momento por los avatares de los precios del crudo que por la pan-

demia, de los tráficos de carga seca, en los que se percibe muy claramente la caída de la demanda de transporte debido a la menor actividad industrial y, con ella, de los niveles de fletes.

Por otra parte, en España, el sector más afectado es, sin duda, el de los servicios regulares en TMCD, así como insulares e

La grave crisis del COVID obliga a impulsar la creación de empleo nacional. El sector del transporte marítimo podría contribuir si el REC pudiese ofrecer un marco competitivo de operación.

interinsulares y, dentro de ellos, sobre todo, los buques de pasaje y carga rodada.

ANAVE estima que, entre marzo y agosto, las empresas que operan buques ferry o ro-pax perderán al menos un 50% de sus ingresos, llegando en algunas líneas incluso al 70%. En el resto de los tráficos, estimamos las pérdidas en un 30% de los ingresos totales anuales.

Debido a las restricciones impuestas a la movilidad de las personas, y la reducción directa del 50% y posteriormente del 70% de la oferta de transporte de pasajeros, éste prácticamente se paralizó entre mediados de marzo y finales de mayo.

El Estado debería asumir su responsabilidad y garantizar los suministros diarios a los territorios aislados, mediante estos servicios regulares estratégicos.

Los datos de abril muestran una caída del pasaje del 95% en todos los principales puertos.

Ello obligó a muchas empresas operadoras de buques ferry a amarrar parte de sus buques, pero con los restantes, cada una de ellas decidió que, en la medida de lo posible, mantendrían estos servicios, para no dejar desabastecidos a sus

clientes y a la población en general, especialmente de Baleares y las ciudades de Ceuta y Melilla.

Estas empresas, por medio de ANAVE, plantearon al MITMA la necesidad de instrumentar algún procedimiento para compensar los costes variables (combustible y costes de puerto) que estaban soportando respecto de los buques en servicio. Para ello propusieron utilizar parte de la partida de los Presupuestos Generales del Estado para subvencionar los pasajes de los residentes no peninsulares, que serían los beneficiarios del mantenimiento de estas líneas esenciales.

ANAVE tuvo que valorar como tardías, restrictivas y manifiestamente insuficientes las reducciones de la tasa del buque aprobadas mediante el RD-ley 15/2020. Dentro de sus competencias, los gobiernos de Canarias (con un contrato de servicio público en los servicios interinsulares), Baleares y Andalucía (con exenciones o rebajas de las tasas portuarias en los puertos dependientes de los mismos) han actuado para compensar esta situación, pero en el abastecimiento desde la Península a los territorios no peninsulares no ha habido ninguna medida semejante.

El Estado debería reconocer a estos servicios su indiscutible carácter estratégico y asumir su responsabilidad de garantizar los suministros diarios a los territorios aislados hasta que una recuperación suficiente de la demanda haga viable el mantenimiento de los servicios en condiciones ordinarias de mercado.

Para ello, ANAVE está ya trabajando con PdE en la revisión del RD-ley 15/2020, con vistas a ampliar las cuantías de las reducciones de las tasas portuarias y su aplicación temporal, especialmente a los buques más afectados, como son aquellos que se han visto obligados a amarrar.

En una crisis de esta magnitud, no parece que tenga sentido cobrar tasas portuarias a empresas que se han visto obligadas a dejar inactivos sus buques, ya sea por la reducción de capacidad impuesta por el gobierno, o por la situación del mercado a que ha conducido esta crisis de alcance mundial.

08

APÉNDICE ESTADÍSTICO

La información incluida en la presente publicación procede de las mejores fuentes disponibles. No obstante, ANAVE declina cualquier responsabilidad por los errores u omisiones que las mismas puedan tener.

TRÁFICO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

AÑO	GRANELES SÓLIDOS PRINCIPALES (1)		OTROS GRANELES SÓLIDOS		CRUDO Y PROD. DEL PETRÓLEO		OTROS GRANELES LÍQUIDOS (2)		CARGA EN CONTENEDORES		CARGA GENERAL CONVENCIONAL		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO	
	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla	t	t·milla
2004	1.456	7.806	1.392	7.885	2.501	10.443	361	1.360	887	4.485	762	3.854	7.358	35.834
2005	1.579	8.492	1.463	8.146	2.586	10.709	379	1.399	974	4.940	741	3.757	7.722	37.443
2006	1.677	9.073	1.522	8.765	2.647	11.001	408	1.532	1.061	5.356	724	3.654	8.039	39.380
2007	1.812	9.813	1.639	9.157	2.704	11.026	433	1.653	1.185	5.912	641	3.195	8.416	40.755
2008	1.911	10.265	1.605	8.816	2.729	11.241	440	1.724	1.233	6.144	695	3.465	8.614	41.655
2009	2.000	10.865	1.405	7.576	2.627	10.584	454	1.765	1.095	5.523	679	3.422	8.259	39.735
2010	2.235	12.175	1.602	8.796	2.744	11.260	510	2.019	1.246	6.224	730	3.644	9.066	44.119
2011	2.367	12.856	1.709	9.405	2.746	11.379	552	2.250	1.358	6.770	714	3.560	9.444	46.221
2012	2.566	13.929	1.745	9.656	2.794	11.754	555	2.278	1.403	6.900	752	3.700	9.815	48.217
2013	2.734	14.646	1.826	10.182	2.768	11.594	569	2.327	1.474	7.208	779	3.812	10.150	49.768
2014	2.966	15.703	1.848	10.635	2.728	11.579	585	2.398	1.557	7.598	810	3.953	10.492	51.866
2015	2.931	15.732	1.892	10.885	2.860	11.893	608	2.479	1.592	7.733	830	4.031	10.712	52.753
2016	3.009	16.124	1.881	11.057	2.986	12.637	639	2.598	1.669	8.062	855	4.131	11.040	54.609
2017	3.151	16.853	1.939	11.625	3.065	13.210	688	2.795	1.767	8.518	888	4.282	11.499	57.284
2018	3.215	17.019	2.015	12.222	3.087	13.561	740	3.078	1.844	8.807	914	4.368	11.814	59.055
2019	3.223	16.945	2.045	12.472	3.019	13.566	790	3.294	1.882	8.982	928	4.429	11.887	59.688
2020 (*)	3.235	17.143	2.061	12.624	3.073	14.008	807	3.382	1.792	8.519	912	4.338	11.880	60.013
19/18(%)	0,2	-0,4	1,5	2,0	-2,2	0,0	6,8	7,0	2,1	2,0	1,5	1,4	0,6	1,1
20/19(%)	0,4	1,2	0,8	1,2	1,8	3,3	2,2	2,7	-4,8	-5,2	-1,7	-2,1	-0,1	0,5

(1) Carbón, mineral de hierro, grano

(2) Gases licuados y productos químicos

t: Millones de toneladas - t·milla: Miles de millones de toneladas·milla

(*) Datos 2020 estimados

Desde el 1 de enero de 2016, Clarksons ha añadido datos de tráfico de productos químicos, que se suman al total mundial en toda la serie histórica

Fuente: Clarksons

TRÁFICO ESPAÑOL POR NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS

MERCANCÍAS	IMPORTACIONES						EXPORTACIONES					
	2000	2010	2015	2018	2019	VAR. %	2000	2010	2015	2018	2019	VAR. %
Petróleo crudo	56.199	53.320	64.131	67.576	65.807	-2,6	2	1	0	0	0	-91,1
Productos del petróleo	18.100	22.536	14.528	13.183	13.791	4,6	9.145	10.556	18.561	18.609	18.082	-2,8
Gases licuados	9.119	22.688	11.138	12.862	17.691	37,6	1.251	1.166	1.387	666	522	-21,6
Productos químicos	5.005	6.197	6.797	7.883	8.431	7,0	5.368	8.704	9.872	10.648	10.587	-0,6
Biocombustibles	-	-	239	453	558	23,1	-	-	664	1.125	1.333	18,6
Cereales y sus harinas	4.722	8.292	11.680	14.455	14.726	1,9	920	719	665	1.021	976	-4,4
Semillas oleaginosas	3.049	3.384	3.399	3.365	3.220	-4,3	8	2	0	3	6	113,3
Mineral de hierro	7.059	6.353	7.028	7.054	6.127	-13,1	186	14	226	1	65	7853,6
Carbones	26.474	12.891	23.021	19.600	10.812	-44,8	973	820	2.327	2.413	2.951	22,3
Otros min. / Mat. construc.	9.358	11.045	11.180	15.229	14.256	-6,4	9.968	9.213	14.499	19.752	19.473	-1,4
Cementos y cales	4.338	1.505	405	536	957	78,6	1.400	2.193	7.341	6.089	4.577	-24,8
Chatarras de hierro	4.650	3.856	3.379	2.103	2.199	4,5	32	149	115	300	187	-37,7
Abonos / Prod. abonos	4.695	3.330	3.689	3.577	3.606	0,8	751	1.364	1.661	1.858	1.733	-6,7
Maderas	2.986	1.389	450	502	473	-5,7	421	686	1.259	1.415	1.427	0,9
Productos siderúrgicos	6.557	6.503	6.583	8.318	8.016	-3,6	3.375	5.765	6.522	5.785	5.628	-2,7
Otros prod. orig. ani./veg.	13.053	12.756	14.901	16.912	18.003	6,4	5.539	8.541	11.971	12.998	14.004	7,7
Metales no ferrosos	315	430	600	875	992	13,4	370	641	820	788	917	16,3
Automóviles y mat. tte.	1.101	1.126	1.902	2.658	2.942	10,7	1.871	2.336	3.460	3.849	4.297	11,7
Maquinaria	971	1.595	1.895	2.369	2.734	15,4	1.022	1.805	2.875	2.940	2.949	0,3
Taras vehículos / Contened.	3.935	6.475	7.709	9.260	9.289	0,3	3.908	7.127	7.914	9.713	9.751	0,4
Varios	2.596	4.446	4.406	5.242	5.331	1,7	5.751	2.597	3.482	4.468	4.489	0,5
TOTAL GENERAL	184.282	190.117	199.060	214.012	209.960	-1,9	52.262	64.401	95.621	104.441	103.953	-0,5

Datos en miles de toneladas

Fuente: Puertos del Estado - Elaboración: ANAVE



FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR PAÍS DE BANDERA

PAÍS	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2019	2020	VARIACIÓN GT %	
											20/19	20/05
Panamá	23.327	39.544	38.410	63.208	103.049	129.330	187.178	212.871	209.990	211.358	0,7	63,4
Liberia	80.167	57.979	54.231	57.172	52.932	52.527	90.182	123.477	151.913	171.607	13,0	226,7
Islas Marshall (1)	-	-	-	2.130	6.656	21.876	47.648	105.370	145.140	155.439	7,1	610,5
Hong Kong	1.709	6.842	6.533	7.673	7.944	26.025	45.300	92.225	124.163	127.324	2,5	389,2
Singapur	7.520	6.398	7.815	11.720	21.500	25.814	39.665	75.244	82.507	88.961	7,8	244,6
Malta	129	1.843	4.473	15.424	28.107	22.220	34.760	55.869	74.250	79.866	7,6	259,4
Bahamas	78	3.864	13.464	22.628	28.952	33.707	45.017	49.831	54.855	55.004	0,3	63,2
R.P. China	6.556	10.188	13.303	15.089	15.456	19.381	28.636	42.193	50.712	54.109	6,7	179,2
Grecia	39.377	30.895	20.384	30.061	24.756	31.971	38.776	42.282	39.700	39.488	-0,5	23,5
Japón	39.194	38.184	25.673	20.771	15.641	12.103	13.728	20.184	27.223	28.703	5,4	137,2
Reino Unido	26.105	13.942	7.778	5.867	8.305	18.238	27.590	30.046	31.654	24.487	-22,6	34,3
Chipre	2.079	8.179	18.304	23.224	23.344	21.147	19.842	20.332	22.021	22.494	2,1	6,4
Dinamarca	5.211	4.767	4.900	5.518	5.567	7.311	10.663	14.223	20.174	21.232	5,2	190,4
Indonesia	1.276	1.715	1.879	2.397	2.939	3.732	7.389	11.423	15.418	16.612	7,7	345,1
Noruega	21.530	14.774	22.684	21.753	22.382	17.584	14.779	13.569	14.872	16.253	9,3	-7,6
Portugal	1.208	1.290	716	774	1.051	1.217	1.172	4.465	14.711	15.541	5,6	1.177,0
Italia	9.698	8.587	7.482	6.371	7.750	10.653	15.210	15.578	14.056	14.043	-0,1	31,8
Corea del Sur	4.281	6.664	7.213	6.420	5.119	7.225	12.238	11.440	9.362	10.928	16,7	51,2
Irán	-	2.380	4.738	3.698	3.427	5.191	832	3.004	4.243	10.866	156,1	109,3
Bermuda	1.723	981	4.258	2.861	6.187	6.166	9.372	10.496	10.172	9.749	-4,2	58,1
India	5.911	6.605	6.476	6.067	6.915	7.518	8.280	8.200	9.457	9.155	-3,2	21,8
Estados Unidos	17.177	17.907	19.571	12.152	10.276	8.616	9.364	8.489	8.586	8.999	4,8	4,4
OTROS UE												
R.F. Alemania	9.384	7.176	5.324	5.484	6.329	8.046	14.931	10.839	7.678	7.695	0,2	-4,4
Holanda	5.430	3.650	3.069	3.841	5.175	6.384	7.528	7.722	6.798	6.492	-4,5	1,7
Francia	11.557	7.885	3.525	4.069	3.067	4.615	6.371	5.255	5.765	5.995	4,0	29,9
Bélgica	1.697	2.251	1.769	68	8	3.829	4.105	5.062	5.866	5.438	-7,3	42,0
ESPAÑA	7.178	5.214	3.143	933	1.547	2.383	2.315	2.090	2.173	2.373	9,2	-0,4
Suecia	4.186	3.006	2.667	2.692	1.846	3.561	3.928	2.603	2.100	2.041	-2,8	-42,7
Finlandia	2.472	1.916	1.000	1.319	1.566	1.334	1.364	1.572	1.554	1.595	2,6	19,5
Croacia	-	-	-	236	856	1.000	1.367	1.282	1.301	1.217	-6,4	21,7
Luxemburgo	-	-	2	1.135	1.286	555	656	2.439	595	386	-35,2	-30,5
Estonia	-	-	-	488	391	304	344	325	360	358	-0,5	17,8
Lituania	-	-	-	385	335	352	371	349	304	352	16,0	0,1
Irlanda	188	167	141	146	172	411	119	198	220	244	11,2	-40,5
Letonia	-	-	-	838	44	247	207	173	115	134	16,4	-45,7
Bulgaria	1.233	1.322	1.360	1.112	957	875	500	135	125	125	-0,3	-85,7
Rumanía	1.627	2.757	3.798	2.502	1.074	304	139	53	48	45	-5,2	-85,1
Polonia	3.250	2.972	3.081	2.393	1.139	54	82	40	27	21	-19,9	-60,7
Total UE (15)	123.780	90.880	62.039	68.412	68.496	100.545	134.741	144.375	153.044	147.049	-3,9	46,3
Total UE (28)	132.328	108.214	93.479	115.245	124.771	147.174	192.499	222.933	251.594	251.663	0,0	71,0
Total Mundial	399.918	399.241	398.642	451.057	515.394	601.701	840.566	1.107.776	1.262.990	1.324.665	4,9	120,2
UE 15 / Mundo	31,0%	22,8%	15,6%	15,2%	13,3%	16,7%	16,0%	13,0%	12,1%	11,1%		

Datos a 31 de julio para cada año hasta 1990. A 1 de enero desde 1995
(1) Hasta 1990 estaba englobado en EE.UU.

Datos en miles de TRB, miles de GT a partir de 1995
Fuente: IHS Markit - World Fleet Statistics

FLOTA PABELLÓN ESPAÑOL

TIPOS DE BUQUES	1985		1990		1995		2000		2005		2010		2015		2019		2020	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros	74	2.540	55	1.537	24	455	19	581	16	484	17	487	13	219	10	44	10	44
Graneleros	76	1.275	42	794	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Carga General	182	540	91	165	20	31	12	31	13	35	20	66	19	78	14	63	14	63
Portacontenedores	61	167	48	212	27	117	27	184	29	257	7	59	0	0	0	0	0	0
Roll-on/Roll-off	51	94	45	71	33	182	35	283	24	299	20	280	13	181	11	167	11	167
Quimiqueros	22	124	20	81	15	80	10	70	11	116	7	79	3	36	4	41	4	41
Gaseros	16	69	9	25	5	17	3	9	9	662	14	1.092	12	1.082	16	1.559	16	1.559
Pasaje y Ferries	41	128	48	116	62	250	61	351	56	402	43	423	44	443	50	467	50	467
Otros	78	139	57	106	42	82	30	83	20	63	15	52	7	36	6	32	6	32
TOTAL	601	5.076	415	3.108	228	1.213	198	1.609	178	2.318	143	2.538	111	2.075	111	2.373	111	2.373

Datos al final de cada año, salvo 2020 (a 15 de mayo) - NB: Número de buques - TRB y GT en miles

Fuente: ANAVE

09

EMPRESAS ASOCIADAS

Pueden ser Miembros de Pleno Derecho de ANAVE las personas físicas o jurídicas que ejerzan la actividad naviera operando buques mercantes de más de 100 GT en régimen de propiedad o arrendamiento a casco desnudo.

Agencia Marítima Ibernor, S.L.

Bertendona, 4 – 5ª pl. Apartado 1506
48080 BILBAO
Tel: 94 479 43 90
Fax: 94 479 06 06
ibernor@ibernor.com
www.ibernor.es

Atlántico Shipping, S.L.

San Vicente, 8
Edificio Albia I – 9ª pl.
48001 BILBAO
Tel: 94 600 40 60
Fax: 94 424 70 71
chartering@atlantico-shipping.com

Axpo Iberia S.L.

Paseo de la Castellana, 95
28046 MADRID
Tel: 91 594 71 70
Fax: 91 594 71 71
info.es@axpo.com
www.axpo.com

Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.

Estación Marítima, s/n
03700 DENIA – ALICANTE
Tel: 966 42 86 00
Fax: 965 78 76 05
info@balearia.com
www.balearia.com

Bergé Shipbrokers, S.A.

Alcalá, 65 – 4ª pl.
28014 MADRID
Tel: 91 701 49 21
Fax: 91 701 49 28
chartering@bergeshipbrokers.com
www.bergeshipbrokers.com

Bernhard Schulte Canarias, S.A.U.

Unión Artística El Cabo, 5
Edif. Buenavista, Of. F
38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE
Tel: 922 53 26 20 / 21
Fax: 922 24 71 78
servando.luis@schultegroup.com

Boluda Lines, S.A.

Paseo de Caro, s/n
46024 VALENCIA
Tel: 963 06 02 00
Fax: 963 99 38 09
informacion@boluda.com.es
www.boluda.com.es

Boluda Tankers, S.A.

Avda. Manuel Siurot, 8-A
41013 SEVILLA
Tel: 955 65 78 00
Fax: 955 65 78 28
tankers@boluda.com.es
www.boluda.com.es

Carus Ferry AB LTD.

Östra Esplanadgatan 7
Mariehamn
Åland - FINLANDIA
Tel: +358 (0)20 7107 800
Fax: +358 (0)20 7107 827
info.spain@carus.com
www.carus.com

Cementos Tudela Veguín, S.A.U.

Argüelles, 25
33003 OVIEDO
Tel: 985 98 11 00
Fax: 985 98 11 30
jpalicio@tudela-veguin-sa.es
www.tudela-veguin-sa.es

Cía. Trasmediterránea, S.A.

Anabel Segura, 11
Edificio D, 2ª pl.
Complejo Albatros
28108 ALCOBENDAS - MADRID
Tel: 91 423 87 51
Fax: 91 423 87 60
info@trasmediterranea.es
www.trasmediterranea.es

Distribuidora Marítima Petrogás, S.L.U.

Fomento, 72 – 2º
Oficina 6
38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE
Tel: 922 23 87 00
Fax: 922 29 32 24
www.petrogas.es

Empresa Naviera Elcano, S.A.

José Abascal, 2 y 4 – 4ª pl.
28003 MADRID
Tel: 91 536 98 00
Fax: 91 445 13 24
elcano@navieraelcano.es
www.navieraelcano.com

E.P.E. Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Fruela, 3
28011 MADRID
Tel: 91 755 91 00
Fax: 91 755 91 09
informacion@sasemar.es
www.salvamentomaritimo.es

Ership, S.A.

Lagasca, 88 – 5ª pl.
28001 MADRID
Tel: 91 426 34 00
Fax: 91 575 75 65
flota@ership.com / chart@ership.com
www.ership.com

Europa Ferrys, S.A.

Estación Marítima, Área comercial – 1ª pl.
11201 ALGECIRAS - CÁDIZ
Tel: 956 65 23 24
Fax: 91 114 74 95
direccion@euroferrys.com
www.euroferrys.com

Flota Suardíaz, S.L.

Ayala, 6
28001 MADRID
Tel: 91 431 66 40
Fax: 91 436 46 74
flotasuardiaz@suardiaz.com
www.suardiaz.com

Formentera Cargo S.L.

Apartado de Correos 1078
07800 IBIZA
Tel: 971 590 033 / 971 590 256
ibiza@formenteracargo.es
www.formenteracargo.es



Otras empresas que, cumpliendo las condiciones anteriores, no operen habitualmente buques propios o arrendados, pueden formar parte de ANAVE como Miembros Asociados Colaboradores.

Fred Olsen, S.A.

Edificio Fred Olsen
Polígono Industrial Añaza s/n
38111 SANTA CRUZ DE TENERIFE
Tel: 922 62 82 00
Fax: 922 62 82 01
lineas@fredolsen.es
www.fredolsen.es

FRS S.L.U.

Polígono de la Vega – Parcelas 210-229
La Línea de la Concepción, 3
11380 TARIFA - CÁDIZ
Tel: 956 68 18 30
Fax: 956 62 74 44
info@frs.es
www.frs.es

Naturgy Aprovisionamientos, S.A.

Avda. San Luis, 77
28033 MADRID
Tel: 91 201 32 43
operaciones@naturgy.com
www.naturgy.es

Grupo Ibaizabal

Felipe IV, 7 bajo dcha.
28014 Madrid
Tel: 91 521 06 71 / 63 20
Fax: 91 411 29 40
shippingm@ibaizabal.org
www.grupoibaizabal.com

Knutsen OAS España, S.L.

Velázquez, 150 – 4ª izda
28002 MADRID
Tel: 91 658 50 65
Fax: 91 650 46 63
es.jobs@knutsenoas.com
www.knutsenoas.com

Marflet Marine Internacional S.A.

Antonio Maura, 16
28014 MADRID
Tel: 91 532 83 81
marfletmarine@marfletmarine.com
www.marfletmarine.com

Marítima Peregar, S.A.

Estación Marítima Puerto de Melilla
Locales 28 y 29 – 2ª pl.
52001 MELILLA
Tel: 952 69 62 62
Fax: 952 67 19 21
peregar@peregar.com
www.peregar.com

Maritime United Operator S.L.

Paseo de la Castellana 141 – 17A
28046 MADRID
Tel: 91 571 95 21 – 91 572 06 45
p.astuy@mar-united.com
www.mar-united.com

Mureloil, S.A.

San Vicente, 8 / Edificio Albia I, 9ª pl.
48001 BILBAO
Tel: 94 600 40 60
Fax: 94 424 70 71
mureloil@mureloil.com
operating@mureloil.com

Naviera Alvargonzález, S.A.

Cabrales, 20
33201 GIJÓN
Tel: 985 34 44 00
Fax: 985 35 98 49
info@alvargonzalez.com
www.alvargonzalez.com

Naviera Armas, S.A.

Dr. Juan Domínguez Pérez, 2
Urbanización el Sebadal
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA
Tel: 928 32 73 83
Fax: 928 32 73 32
narmas@naviera-armas.com
www.naviera-armas.com

Naviera de Galicia, S.A.

Payo Gómez, 7 – 2ª pl.
15004 A CORUÑA
Tel: 981 17 30 58
Fax: 981 13 95 62
navigasa@navigasa.com
www.navigasa.com

Naviera Murueta, S.A.

San Vicente, 8 / Edificio Albia I – 9ª pl.
48001 BILBAO
Tel: 94 600 40 60
Fax: 94 424 70 71
navieramurueta@navieramurueta.com
www.navieramurueta.com

Naviera Sicar, S.L.

Plaza Castilla, 3 – 6º A
28046 MADRID
Tel: 91 564 33 04
Fax: 91 561 86 67
navierasicar@gruposicar.es

Navinorte, S.A.

Gregorio Marañón, 1 – Bajo II
33203 GIJÓN - ASTURIAS
Tel: 985 19 55 60 / 61
Fax: 985 19 55 64
gerencia@gjunquera.com
www.gjunquera.com

Team Tankers International, LTD

Avda Severo Ochoa 28 – 5º A
29603 MARBELLA – MÁLAGA
Tel: 952 76 51 78
Fax: 952 76 58 85
charteringeur@teamtankers.com
www.teamtankers.com

Teekay Shipping Spain, S.L.

Musgo, 5 – 2ª pl.
28023 MADRID
Tel: 91 307 73 29
Fax: 91 307 70 43
www.teekay.com

Transportes Marítimos Alcudia, S.A.

Teodoro Canet, 26
07400 PUERTO ALCUDIA - BALEARES
Tel: 971 54 59 32 / 36 / 28
Fax: 971 54 73 56
tma@tmalcudia.com
www.tmalcudia.com

United European Car Carriers (Ibérica), S.A.

Paseo de la Habana, 41 Bajo Izda.
28036 MADRID
Tel: 91 575 83 55
Fax: 91 431 53 63
av@uecc.com
www.uecc.com



ANAVE

Asociación de Navieros Españoles

Dr. Fleming, 11 - 1ºD - 28036 Madrid - España

Tel.: +34 91 458 00 40

anave@anave.es

www.anave.es

