

ANAVE – Circular de Régimen Interior

Madrid, 26 de marzo de 2020
Ref: ANAVE 3/2020/DM

Asunto: Acta del Comité Directivo de ANAVE – 24 de marzo

Muy Srs. nuestros:

Por entender que puede ser de interés para todas las empresas asociadas, y con el visto bueno del Presidente, adjuntamos acta de la reunión del Comité Directivo de ANAVE que tuvo lugar el pasado 24 de marzo por videoconferencia.

Muy cordialmente,

Manuel Carlier
Director General

BORRADOR DE ACTA DE LA REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE CELEBRADA EL 24 DE MARZO DE 2020

Alejandro Aznar
PRESIDENTE

D. Juan J. Fernández-Ricoy
E.N. ELCANO

Dña. Patricia Susaeta
ERSHIP

D. Juan Riva
FLOTA SUARDÍAZ

D. Juan Ignacio Liaño
FRED OLSEN

Dña. Alejandra Serrano
FRS IBERIA

D. Francisco José Oviedo
GRUPO ARMAS-TRASMED.

D. Adolfo Utor
D. Guillermo Alomar
GRUPO BALEARIA

D. Vicente Boluda
D. Gorka Carrillo
D. Manuel Berrazueta
GRUPO BOLUDA

D. Vicente Capell
KNUTSEN

D. José Antonio Parada
NAVIGASA

D. Jon Santiago
D. Juan José López
NAVIERA MURUETA

D. Yago Suárez-Llanos
NAVIERA SICAR

D. Santiago Fernández
NAVINORTE

D. Servando Luis
SCHULTE GROUP

D. Andrés Luna
TEEKAY

D. Manuel Carlier
Dña. Elena Seco
Dña. Desirée Martínez
ANAVE

En Madrid, siendo las 12:00 horas del 24 de marzo de 2020, se reúne, por videoconferencia, el Comité Directivo de ANAVE, con asistencia de las personas relacionadas al margen.

El presidente de ANAVE abre la sesión indicando que no se va a dedicar mucho tiempo a los puntos del orden del día, salvo aquellos que sean muy señalados porque, dadas las circunstancias, el asunto más importante y que está condicionando la actividad de todas las empresas es la crisis del COVID-19. El director general de la Marina Mercante se incorporará a partir de las 13.30 aproximadamente.

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

Se da por aprobada, al haber sido circulada con anterioridad y no haberse recibido observaciones.

4. Estudios contratados por la DGMM para la mejora e impulso del Registro Especial de Buques de Canarias (REC).

D. Manuel Carlier expone que los estudios han sido entregados y que ANAVE conoce en líneas generales el contenido y propuestas que consideramos más que adecuados y muy en línea con las peticiones que ANAVE ha venido haciendo en los últimos años. Lo que hace falta ahora es que se ponga en marcha.

5. Pliego del servicio portuario de suministro de combustible a buques.

Como dicen las notas, ANAVE elaboró una propuesta de modificación de la Ley, para mantener el funcionamiento práctico de este servicio como hasta ahora. Se consensuó con AOP y se remitió al Director de Explotación de Puertos del Estado (D. Leandro Melgar). Por el momento no hay más noticias, pero, consultando, parece que el nuevo presidente no conoce este asunto en detalle. Estaba previsto hablarlo en una reunión que había concedido a ANAVE, pero fue suspendida por el coronavirus.

8.1 y 8.2 Sistema de recopilación de datos sobre el consumo de combustible de los buques (Sistema obligatorio de recopilación de datos, DCS, de la OMI).

La DGMM ha recordado hace unos días que hay que enviarle los datos del DCS de la OMI correspondientes a 2019 el próximo 31 de marzo. La DGMM recuerda que no ha delegado en Organizaciones Autorizadas la recopilación de la información sobre los consumos ni la emisión de la Declaración de Cumplimiento. Esto significa que las compañías armadoras

solo pueden presentar la información a la Administración Marítima y será ésta quien emita el correspondiente Certificado de Declaración de Cumplimiento.

No obstante, habiendo consultado telefónicamente hoy mismo, la DGMM ha confirmado que, dada la situación, las empresas deben hacer una de estas tres cosas por la sede electrónica:

- a) Enviar los datos completos si se puede.
- b) Enviar datos parciales, sujetos a subsanación cuando se pueda.
- c) Enviar un escrito diciendo que debido al coronavirus no ha sido factible, pero que se hará lo posible por enviarlos cuanto antes.

8.4 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.

D. Manuel Carlier recuerda que, el pasado 18 de febrero, mediante la circular Eco. Fin. 1/2020/RA, se recordó a las asociadas que el retraso en la presentación de los boletines de cotización exigidos por el RD 1415/2004, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social, tiene como consecuencia la pérdida de la bonificación del 90% prevista para los buques registrados en el REC.

ANAVE se ha dirigido al ISM para preguntar si alguna de las normas que se han publicado hasta ahora daría pie al retraso en el pago de las cuotas a la Seguridad Social. La respuesta ha sido que hasta ahora no.

Parece que el gobierno va a aprobar próximamente un RD-Ley con una serie de medidas tributarias que quizá recoja un posible aplazamiento en el pago de las cuotas a la Seguridad Social o una posible suspensión de las tasas portuarias, medida que se ha solicitado desde ANAVE.

3.3 Orden de certificados Orden TMA/258/2020, en el BOE de 20 de marzo.

Dña. Elena Seco informa que, en la Orden, en principio, se prorroga la vigencia de prácticamente todos los certificados, cursos de formación, etc.

La DGMM ha informado que tendrán que ampliar la Orden porque hay inspecciones para la renovación de certificados que estaban previstas antes de que empezara el estado de alarma y que finalmente no pudieron hacerse, mientras que la Orden sólo hace referencia a la prórroga de los que caduquen durante el estado de alarma.

Se les ha planteado la posibilidad de certificados que caduquen al día siguiente o pocos días después de que termine el estado de alarma, a lo que han contestado que lo importante es que las empresas soliciten las renovaciones con tiempo suficiente previo a la caducidad, incluso ahora, estando en estado de alarma.

Existe una resolución adicional que indica que hay que pedir a la DGMM o a la capitanía marítima, a través de la sede electrónica, una versión bilingüe de la confirmación de la prórroga de los certificados de los buques. Por ahora, indican, que sólo lo pidan aquellos buques que vayan a salir al extranjero, por si les surge alguna inspección de Port State Control, para no saturar los servicios de las Capitanías y la DGMM.

Naviera Murueta solicita que los documentos expedidos por el ISM sobre la prórroga de certificados médicos y de revisión de botiquines también sean bilingües, ya que está expedido sólo en español. Dña. Elena Seco indica que toma nota y así se solicitará.

3. Coronavirus.

D. Manuel Carlier expone que uno de los principales problemas para muchas compañías, sobre todo para las de ámbito internacional, es el de los relevos de la tripulación. ICS está organizando dos veces por semana una reunión de los secretarios generales de las asociaciones nacionales por videoconferencia y éste es el tema monográfico que preocupa en todas partes. La tendencia es que cada vez hay más puertos con restricciones o prohibición estricta de relevos.

El mensaje que traslada continuamente ICS es que, dado el carácter esencial del transporte marítimo para el comercio y el abastecimiento mundial, es fundamental mantener la actividad del sector. Para ello los gobiernos deberían dar a los marinos un tratamiento parecido a los pilotos de compañías aéreas o al personal sanitario, exceptuándoles de las restricciones que pueda haber al movimiento de personas a través de las fronteras, sujeto, como es lógico, a los controles sanitarios adecuados.

Explica que, con fecha de ayer, se publicó una orden sobre cierre de fronteras, que establece los criterios aplicables para denegar la entrada a toda persona nacional de un tercer país y excluye, en su apartado e) *al "personal dedicado al transporte de mercancías, en el ejercicio de su actividad laboral y personal de vuelo necesario para llevar a cabo las actividades de transporte aéreo comercial"*.

En contacto con la DGMM, ellos consideran que esta definición incluye a los marinos y a las personas que transportan mercancía por carretera, ferrocarril, etc., lo que significaría que podrían pasar por las fronteras españolas marinos extranjeros para hacer relevos de tripulación en puertos españoles (se ha concretado en particular, este punto de los relevos).

Ante esta situación cabría la posibilidad de promover ante la DGMM que en determinados puertos claves se pueda implantar un procedimiento adecuado para hacer llegar a los marinos desde el aeropuerto a los barcos en cuestión, con todas las garantías sanitarias.

D. Alejandro Aznar insiste en la urgencia de mover este procedimiento, para que no se extienda más de lo debido en el tiempo.

D. Vicente Capell expone que su máxima preocupación son las personas ajenas al buque que suben a bordo (inspectores, prácticos, provisionistas,...), por lo que sería imprescindible contar con kits rápidos para comprobar que las personas que embarquen no tienen coronavirus.

D. Manuel Carlier explica que esto enlaza con los procedimientos de los EPIs y cómo proteger la seguridad sanitaria del personal a bordo. Hay varios bloques de procedimientos de ICS y del gobierno de China, siendo este segundo muy claro y por lo tanto convendría seguirlo. Se ha circulado la información al respecto.

En cuanto a las mascarillas la DGMM ya nos informó de que ha comprado una cantidad importante de mascarillas, que de momento van a centralizar en Madrid. Las navieras las deberán solicitar a las capitanías, pero no antes de que desde ANAVE les confirmemos mediante circular que ya están disponibles.

Algunas empresas indican que han podido abastecerse de mascarillas en el mercado, pero otras están teniendo problemas, sobre todo las de Canarias, ya que el número de mascarillas diarios que necesitan es muy elevado y las empresas en tráficos tramp tienen dificultades para posicionarlas en los siguientes puertos de escala, que en general solo conocen con muy poco tiempo de preaviso.

D. Juan Ignacio Liaño, de Fred Olsen, pregunta sobre la interpretación de la Orden TMA/273/2020, publicada y circulada a las navieras hoy, que establece que los operadores reducirán la oferta total de las operaciones en al menos un 70%. ¿Hay que entender que se debe reducir el número de viajes un 70%?

El Sr. Carlier explica que la interpretación que hace ANAVE es que la reducción del 70% se refiere únicamente a la capacidad ofertada de plazas pasaje, pudiéndose hacer todos los viajes de carga que se quiera. Se consultará con el DGMM cuando se una a la reunión.

D. Manuel Carlier expone las gestiones que se están haciendo desde ANAVE:

- Se ha solicitado al ministro de Fomento y a Puertos del Estado la suspensión del pago de las tasas portuarias mientras dure la crisis, al menos para las compañías que están prestando los servicios designados como de interés público. El presidente de Puertos del Estado respondió muy rápidamente a la carta que le envió el presidente de ANAVE en este sentido, tomando nota y diciendo que apoyaría estas propuestas.
- El 13 de marzo se publicó el RD Ley 7/2020, sobre medidas urgentes por el coronavirus. En la tabla contenida en la Disposición Adicional primera del mismo: “*Ámbito de aplicación de la línea de financiación ampliada Thomas Cook para atender al conjunto de empresas establecidas en España incluidas en determinados sectores económicos*”, mientras se incluía el transporte aéreo y terrestre, se omitieron los códigos CNAE2009 correspondiente al Transporte marítimo de Pasajeros (501) y Transporte marítimo de Mercancías (502). Puestos en contacto con la DGMM, se confirmó que la misma sí propuso la inclusión de los códigos CNAE2009 del transporte marítimo.

En consecuencia, el lunes 16, previa consulta con el presidente de ANAVE, se envió una carta al ministro de TMAU explicando estos hechos e indicando que la omisión en la norma publicada podría tratarse de un error o bien de una decisión consciente (que, en su caso, entendemos sería discriminatoria e inapropiada, por las razones antes expuestas y el carácter esencial de estos servicios). En consecuencia, se pidió que se aprovechara con la mayor urgencia cualquier norma económica que vaya a aprobar el Gobierno para subsana esta omisión.

D. Adolfo Utor expone que se trata de una línea de crédito para pequeñas empresas, con un máximo de 500.000 € y solicita que se pida una línea de ayudas o de financiación específica para las navieras, como lo está haciendo el sector aéreo.

D. Alejandro Aznar comenta que seguramente es en el Consejo de Ministros de hoy donde se va a arbitrar cómo funciona la línea de aval a las empresas. Habrá que ver qué deciden en general.

Se toma nota para insistir en la línea de Thomas Cook y recordar al Ministerio de Transportes que no se olviden del transporte marítimo y se insistirá en solicitar una línea más específica.

- D. Manuel Carlier pregunta al Comité Directivo si consideran que ANAVE está haciendo llegar la información a las empresas de forma conveniente. Se están enviando circulares a diario y se está colgando toda la información en un repositorio en la web de ANAVE, por orden cronológico. Pregunta si esta información está resultando útil y si prefieren más circulares con menos materia o una sola que recopile toda la materia.
- D. Juan José Fernández-Ricoy agradece toda la información que están recibiendo, ya que les quita mucho trabajo y sí solicita que la información esté segmentada por

materias porque no a todas las personas de su organización les interesa lo mismo y así les resultaría más fácil distribuirla.

Se acuerda circular así la información a partir de ahora.

- En relación con los procedimientos de prevención de la infección, se han circulado pautas de la OMI, de ICS, de China. ¿Sería conveniente solicitar a la DGMM que apruebe alguna versión en español?

Las empresas en general confirman que ya están autogestionando protocolos internos, siguiendo recomendaciones de la OMS y que aplican en función de las características de sus buques, por lo que un protocolo genérico podría generar incompatibilidades.

- Cláusulas de Fuerza Mayor en los contratos: como respuesta a las consultas recibidas de varias empresas sobre la posibilidad de aplicación de estas cláusulas en contratos de fletamento, transporte o construcción naval, cuando no sea posible cumplir lo acordado, en los plazos o de la forma prevista, debido a los efectos de la epidemia de coronavirus, el 11 de marzo resumimos en una circular las principales conclusiones extraídas de varios artículos de interés publicados sobre este asunto en diversos medios marítimos. Se refieren siempre a arbitraje con arreglo a la ley británica.

D. Manuel Carlier solicita a las empresas que hagan llegar información, en caso de que les surja algún problema en este sentido, especialmente si les surgen casos sujetos a la normativa española.

- Dña. Elena Seco informa de que se acaba de recibir una circular de ECSA solicitando datos sobre cómo está afectando la crisis en términos económicos. Piden la información con muy poco plazo de respuesta, pero se circulará inmediatamente a las empresas para que contesten cuanto antes.

Las empresas acuerdan contestar a esta circular, dando datos tanto cualitativos como cuantitativos, que se enviarán por ANAVE de forma agregada y extrapolada al sector o subsectores, con el fin de que en Bruselas, a través de ECSA, se utilice para solicitar apoyo a los órganos competentes.

- D. Juan Riva expone que la agilidad en la tramitación de los ERTES está siendo muy lenta y solicita si desde ANAVE se puede tratar de hacer alguna gestión al respecto. D. Manuel Carlier toma nota y se pedirá una mayor flexibilidad de estos trámites, sobre todo a través de la CEOE.
- El Sr. Carlier propone al Comité Directivo, dada la situación actual, 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. D. Alejandro Aznar apoya esta propuesta, sujeto a ratificación por la asamblea.

El Comité Directivo aprueba esta propuesta.

A las 13:35h se une a la reunión D. Benito Núñez, Director General de la Marina Mercante.

D. Alejandro Aznar y D. Manuel Carlier le agradecen que se una a la reunión y también que Dña. Mª José Rallo, Secretaria General de Transportes, haya hecho mención a la importancia del transporte marítimo en una comparecencia pública en el día de hoy.

D. Benito Núñez explica que la última incidencia se refiere al cierre de fronteras exteriores y explica que no debería haber problemas con los relevos de tripulaciones. En caso de que se den incidencias, solicita que por favor avisemos a la DGMM, que se dirigirá directamente al Ministerio de Interior para solicitar una interpretación de la norma.

En cuanto a la línea de liquidez Thomas Cook ya están trabajando en ello para que tengan cabida las empresas navieras. D. Manuel Carlier le confirma que este asunto interesa tanto en sí mismo como porque, desde un punto de vista más general, que no se considere al transporte marítimo como un sector ajeno a las necesidades de liquidez y que se tenga en cuenta en mecanismos de mayor dimensión. El DGMM entiende que no van a dejar fuera al transporte marítimo en la línea de avales generales que se está tratando hoy en el Congreso porque no tendría sentido.

D. Alejandro Aznar insiste en la importancia de que se tenga en cuenta al transporte marítimo, que es un servicio esencial.

Las empresas exponen una serie de asuntos al DGMM:

- D. Vicente Capell pregunta acerca de la posibilidad de conseguir kits rápidos para garantizar la seguridad de las personas que embarcan.

El DGMM explica que por el momento los primeros kits rápidos que han llegado han sido asignados prioritariamente a sanidad. Considera que es una buena idea y en la medida que se considere al transporte marítimo como esencial sería lógico que asignaran una partida a este sector. Toma nota y lo transmitirá.

- D. Juan Riva solicita la posibilidad de flexibilizar la reducción de tripulación mínima en caso de amarre, siempre que se respeten las normas de seguridad de la tripulación.

El DGMM está completamente de acuerdo y ofrece total colaboración al respecto por parte de la Dirección General de Marina Mercante.

D. Manuel Carlier añade que la documentación que deben aportar las empresas para solicitar el amarre es demasiado extensa, y solicita que se simplifique esa lista de documentos para aligerar el trabajo de las empresas. El DGMM toma nota.

- D. Juan Ignacio Liaño se refiere al cambio de tripulaciones, asunto que les está afectando por la libertad de movimiento. Tienen muchos controles de la UME, de la policía local, etc. y les ponen pegas al salvoconducto que han hecho para que lleven los trabajadores y puedan circular sin ser multados.

El DGMM propone buscar alguna fórmula, hacer un escrito tipo o hacerles llegar una comunicación a las autoridades locales para que permitan la circulación de los trabajadores.

- Manuel Carlier explica que ha propuesto a las empresas de Canarias que están teniendo problemas para abastecerse de mascarillas, que se coordinen con Marina Mercante para que se haga el envío a Canarias. El DGMM confirma que sería conveniente tener una estimación de las mascarillas que se necesitarían en Canarias.
- En cuanto a la orden TMA/273/2020, publicada en el BOE de hoy, referente a la reducción del 70% de la oferta total de operaciones, el DGMM confirma que se refiere al transporte de pasajeros, no a la carga.

- D. Alejandro Aznar insiste en el problema de los relevos de las tripulaciones, que ahora están posponiendo y solicita buscar una solución internacional en un plazo razonable. El DGMM informa de que esta es la principal preocupación en Europa y espera encontrar una solución razonable y fácil de alcanzar lo antes posible, manteniendo las medidas de seguridad y sanidad necesarias. D. Juan Riva confirma que en ICS este es un tema monográfico en las últimas reuniones.

El Sr. Carlier mantendrá informado al DGMM de lo que se trate en ICS para agilizar las gestiones en este asunto al máximo.

El presidente de ANAVE agradece al Director General de la Marina Mercante su atención. EL DGMM se despide y abandona la sesión.

El presidente transmite en nombre de todas las empresas asociadas el agradecimiento a ANAVE por el comportamiento que está teniendo en estas circunstancias excepcionales.

D. Manuel Carlier propone no esperar dos meses hasta la próxima reunión del Comité Directivo sino convocar otra reunión por esta vía en función de las novedades que surjan.

Se acepta esta propuesta.

Sin más asuntos que tratar, siendo las 14:15h se levanta la sesión.