

ANAVE - Circular de Régimen Interior

Madrid, 12 de diciembre de 2017

Ref. Varios 26/2017/DM

Asunto: Notas al Orden del Día, Comité Directivo ANAVE - 11 de diciembre de 2017

Muy Srs. nuestros:

Adjunto les enviamos, para su información, las Notas al Orden del Día del Comité Directivo de ANAVE celebrado ayer, 11 de diciembre de 2017.

Muy cordialmente

Manuel Carlier
Director General

REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Lunes, 11 de diciembre de 2017, a las 12:00 h
Sede de ANAVE
Calle Doctor Fleming, 11, 1º D – 28036 MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Asesoría jurídica de ANAVE.
 - 2.2. Jornada formativa sobre ciberseguridad en colaboración con DNV GL.
 - 2.3. Presentación informe ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente.
 - 2.4. I Jornadas de Transportes en Territorios Alejados Extrapeninsulares (Palma de Mallorca, 22 de noviembre).
 - 2.5. GASNAM. Grupo de trabajo marítimo.
 - 2.6. Reuniones en ECSA.
 - 2.7. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Jornada sobre el Registro Especial de Canarias organizada por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (30 noviembre).
4. Subvención al embarque de alumnos en prácticas. Resultados ejercicio 2017.
5. Exclusión del transporte marítimo del sistema UE de comercio de emisiones de CO₂. Acuerdo de compromiso favorable para el sector.
6. Proyectos de regulación española a consulta y posiciones a mantener por ANAVE:
 - 6.1. RD sobre Pesaje obligatorio de los contenedores.
 - 6.2. RD sobre modificación del RD 877/2011 sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques.
 - 6.3. RD sobre la actividad de consignación de buques
7. Avance de resultados económicos de ANAVE del ejercicio 2017 y propuesta de presupuestos y cuotas de ANAVE para 2018.
8. Asuntos varios.
 - 8.1. Bonificación medioambiental tarifa entrega residuos de buques de pasaje.
 - 8.2. Reglamento MRV y aplicación informática Thetis MRV.
 - 8.3. Implantación uniforme del límite del 0,5% del contenido de azufre de los combustibles marinos a partir del 1 de enero de 2020.
 - 8.4. Nueva regulación de la subvención a la financiación de buques. RD 874/2017.
 - 8.5. EE.UU. ya tiene homologados 6 equipos de gestión de las aguas de lastre.
9. Ruegos y preguntas.

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

El borrador del [acta](#) de la reunión anterior, celebrada el 4 de octubre, se circuló junto con la convocatoria de esta reunión, con fecha 28 de noviembre.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Asesoría jurídica de ANAVE.

Como se recordará, a comienzos de 2017, firmamos con un bufete maritimista un contrato de prestación de servicios de Asesoría Jurídica por medio de una abogada (Dña. Mercedes García de Paredes) con presencia física a tiempo parcial (20 h/semana) en las oficinas de ANAVE. A finales de octubre, este despacho nos informó de que, debido a haber sufrido dos bajas inesperadas, tenían que sustituir a la persona asignada a esta función por otra con muy inferior experiencia, desde el 1 de noviembre.

En consulta con el Presidente, hemos considerado desproporcionado el esfuerzo que supondría para nosotros formar nuevamente una persona en este caso con tan poca experiencia. Por ello, hemos optado por ofrecer una beca a tiempo parcial (27,5 h/semana) a un joven abogado que está cursando actualmente el master en Negocio y Derecho Marítimo en el IME y que se formaría en ANAVE desde el comienzo de su carrera profesional.

Tras haberlo seleccionado entre varios candidatos, ha comenzado a prestar servicios en ANAVE a comienzos de noviembre D. Antonio Pallares Bongioanni (apallares@anave.es), graduado en derecho por la Universidad Carlos III de Madrid.

Esperamos que esta opción pueda tener mayor continuidad además de que, inicialmente, supondrá un menor coste. La intención es, una vez acabado el master, si su desempeño fuese satisfactorio, ofrecerle un contrato en prácticas a tiempo completo desde julio de 2018.

2.2. Jornada formativa sobre ciberseguridad en colaboración con DNV GL.

En la última reunión del Comité Directivo, se puso de manifiesto el interés de varias empresas asociadas por avanzar para obtener la certificación ISO 27001, sobre seguridad de la información, y quedamos encargados de estudiar con las principales SSCC la posibilidad de organizar una acción formativa específica para el conjunto de las empresas navieras que pudiese resultar a un precio asequible.

Tras pedir ofertas a varias SSCC, DNV GL se ofreció a impartir y asumir completamente el coste de una jornada de formación y divulgación orientada a ayudar a las empresas navieras a identificar los riesgos a los que se enfrentan y guiarles en la forma de analizarlos y mitigarlos. Esta jornada se impartió en inglés por un experto en ciberseguridad (*Certified Ethical Hacker*) de DNV GL en la ETS de Ingenieros Navales de Madrid el 15 de noviembre y tuvo una duración de unas 4 horas. Contó con la asistencia de 25 personas entre representantes de empresas navieras asociadas, ANAVE y DNV GL.

En la [zona de socios](#) de la web de ANAVE hemos abierto un repositorio en el que estamos recopilando documentos relevantes relacionados con la ciberseguridad, entre otros: directrices publicadas por la OMI y por Asociaciones Marítimas internacionales, como ICS o BIMCO y unas mejores prácticas recomendadas por DNV GL, sí como los documentos facilitados por DNV GL en la jornada.

Se consultará al Comité Directivo sobre cómo proceder en este asunto.

2.3. Presentación informe ANAVE sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente.

El 21 de noviembre, en la ETSI Navales, ANAVE presentó un nuevo Informe semestral sobre Seguridad y Medio Ambiente, elaborado por nuestro Gabinete de Seguridad y Puertos, y en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

Tras la presentación y discusión del informe, se expusieron tres ponencias: la primera de ellas por DNV GL sobre “Seguridad cibernética a bordo de los buques” (resumen de la jornada formativa impartida el día 15), la segunda impartida por la empresa de comunicaciones SatLink con el título “Soluciones tecnológicas aplicables a las operaciones del buque” y la tercera, de Equipos Nornaval, acerca del inventario de materiales peligrosos previsto en el reglamento sobre reciclaje de buques de la UE.

A esta reunión asistieron 21 representantes de 12 empresas navieras asociadas, así como 4 Sociedades de Clasificación y representantes de otros organismos sectoriales. También participó el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, y varios colaboradores de su departamento. En total, unas 35 personas.

Entre los principales asuntos tratados con la Administración figuran los siguientes:

- **Plan “Lista Blanca”:** en lo que llevamos de año 2017, se han llevado a cabo un 17,9% menos de inspecciones que en 2016 y se han producido 2 detenciones de buques, ninguno de ellos de empresas de ANAVE. Como consecuencia, la permanencia del pabellón español en la Lista Blanca de banderas del MOU está muy comprometida. Son necesarias como mínimo 4 inspecciones más en lo que queda de año y que no se produzca ninguna nueva detención.
- **Aplicación del Reglamento MRV:** los representantes de la DGMM recomendaron a las empresas que para el próximo 31 de diciembre sus buques estén registrados en la plataforma THETIS-MRV de EMSA para poder suministrar los datos a los verificadores. Según los datos que manejan, actualmente sólo están registrados en la aplicación 24 buques de los cuales 20 presentan algún tipo de alerta por falta de datos. La DGMM no tiene capacidad para ver la información que las empresas están transmitiendo y que sólo tienen acceso a datos globales. Instaron a las empresas a familiarizarse lo antes posible con la plataforma THETIS-MRV. El apartado 8.2 de estas notas incluye información adicional sobre esta materia, incluyendo referencia a las dificultades encontradas por algunas empresas asociadas.
- **Convenio sobre aguas de lastre (BWM):** la DGMM actualizó la situación del convenio, sobre aspectos en general conocidos. Como novedades, informaron que hasta dentro de unos 2 años no se va a disponer de los resultados de los estudios biológicos del Instituto Español de Oceanografía para determinar si es medioambientalmente necesario aplicar el Convenio BWM en algunos tráficos de cabotaje nacional (de momento no es de aplicación) y que se han certificado 87 buques españoles.

2.4. I Jornadas de Transportes en Territorios Alejados Extrapeninsulares.

El 22 de noviembre, en Palma de Mallorca, tuvo lugar una reunión, convocada por el Gobierno Balear, con asistencia de los gobiernos de Canarias, Ceuta y Melilla, a la que fueron invitadas empresas y asociaciones de transporte marítimo, aéreo y terrestre para tratar los siguientes asuntos:

- Ampliación de la subvención de residentes al vehículo como parte del equipaje.
- Ampliación de la subvención del 50% al 75 % en los trayectos aéreos y marítimos con la Península e interislas.

- Asunción por parte del Estado de compensaciones específicas al transporte marítimo interinsular en aquellas islas sin aeropuerto.
- Aplicación de las subvenciones al transporte intermodal en conexión con los territorios alejados.
- Transporte de mercancías peligrosas.

Consultamos a las empresas afectadas por el transporte de pasajeros y con el Presidente sobre la posible conveniencia de que ANAVE como tal estuviese presente. Recibida respuesta positiva de varias empresas, elaboramos un breve documento sintetizando la bien conocida posición de las empresas asociadas sobre este asunto que se resume en los siguientes puntos:

- Plena igualdad de trato entre todos los modos de transporte.
- Apoyo a un sistema de transporte medioambientalmente más sostenible.
- Racionalizar el uso de los presupuestos públicos dedicados a estas subvenciones.
- Bonificación a los vehículos de turismo en el transporte marítimo.

Los actos comenzaron con un acto institucional de bienvenida en el que intervino la Presidenta del Gobierno Balear, Dña. Francina Armengol, (lo que demuestra la importancia política otorgada a este asunto).

La reunión tuvo lugar en una cena de trabajo, en la cual, a pesar de participar unas 30 personas, hubo ocasión para todos de hacer una intervención inicial y participar en un debate posterior. Además de ANAVE, que estuvo representada por D. Manuel Carlier, participaron 4 empresas asociadas. Todas ellas incidieron, con diferentes enfoques, pero un mismo hilo conductor, en los cuatro puntos arriba indicados, que entendemos fueron muy bien acogidos por los representantes de las cuatro comunidades autónomas presentes.

Al día siguiente estaba prevista una jornada de trabajo de dichas administraciones, para extraer como conclusiones una serie de propuestas conjuntas, a presentar al gobierno de la Nación, con vistas a los Presupuestos Generales del Estado para 2018, si bien había un sentimiento generalizado de que posiblemente no todas ellas pudieran ser atendidas en un solo ejercicio por limitaciones presupuestarias. Hemos solicitado poder disponer de dichas conclusiones y estamos a la espera de una respuesta. En todo caso, según las noticias aparecidas en los medios de comunicación, las conclusiones incluyen una de las principales reivindicaciones de ANAVE: la extensión de la bonificación al vehículo.

2.5. GASNAM. Grupo de trabajo marítimo.

GASNAM ha creado un grupo de trabajo específico para promover el desarrollo de su actividad en el sector marítimo, que se ha reunido en los meses de octubre y noviembre. Entre las actividades que se van a desarrollar figura:

- Recopilación de información técnica y económica sobre el uso de GNL para difundir.
- Estudio de las alternativas existentes para el cumplimiento de las nuevas normas de azufre: análisis buque nueva construcción en tráfico de línea regular (GNL vs Scrubber vs LSMDO).
- Preparación de un Catálogo de motores a LNG.
- Recopilación de normativa relacionada con el uso de LNG.

ANAVE viene participando en las reuniones de este grupo de trabajo.

2.6. Reuniones en ECSA.

Board of Directors

El día 9 de octubre, ECSA celebró en Limasol (Chipre) sendas reuniones de su Asamblea y *Board of Directors*.

Previamente, los miembros del Board de ECSA asistieron a la primera sesión de la *Cyprus Maritime Conference*, que contó con una asistencia de más de 400 personas, y autoridades de alto nivel, como la comisaria UE de Transportes (Violeta Bulc), el secretario general de la OMI (Kitak Lim) o los presidentes de ECSA (Neils Smedegaard) e ICS (Esben Poulsson). Hubo una clara sintonía entre los representantes del sector y el S.G. de la OMI en apoyo de una normativa marítima uniforme y el planteamiento de la Comisión Europea, a favor de unas normas europeas *"para aplicar mejor los principios de la OMI"*.

En las reuniones internas de ECSA, los temas más tratados fueron, nuevamente, las normas sobre emisiones de CO₂, el *Brexit* y el convenio de reciclaje.

Se confirmó la designación, como nuevo Secretario General de ECSA, al holandés Martin Dorsman (hasta ahora secretario general de la asociación holandesa).

En la próxima reunión del *Board*, prevista para el 13 de diciembre en Bruselas, la presidencia pasará al armador griego Panos Laskaridis. Se eligió como nuevo vicepresidente y futuro presidente de ECSA a Claus Berglund, de Stena, en representación de Suecia.

Comité de Seguridad y Medio Ambiente

Los días 22 y 23 de noviembre Dña. Elena Seco participó en una reunión de este Comité de ECSA en Roma. Entre los principales asuntos tratados figura:

- Alineación del reglamento MRV con el sistema de recopilación de datos sobre consumo de combustible de la OMI. Parece seguro que la Comisión no propondrá una alineación completa, por lo menos en uno de los dos aspectos más conflictivos: transparencia de los datos y su verificación. La Comisión publicará su propuesta previsiblemente en la primavera de 2018, que después tendrá que pasar por todo el proceso legislativo ordinario.
- Cumplimiento a partir de 2020 del límite del 0,5% al contenido de azufre de los combustibles marinos y, en particular, posible prohibición de llevar a bordo cualquier combustible que no cumpla. Las asociaciones nórdicas, muy especialmente los daneses, están promoviendo esta posible prohibición, pero el resto de países de la UE se muestran más precavidos y consideran que una posible prohibición debe matizarse, para dar cabida a situaciones excepcionales (combustible cargado antes del 1 de enero de 2020, imposibilidad de obtener combustible con bajo contenido de azufre, etc.). Se acordó esperar a tener una posición formal de ICS sobre este asunto para elaborar la de ECSA, que necesariamente debería prever estas situaciones excepcionales (*"caveats"*).
- Convenio de Hong Kong sobre reciclaje de buques. Se ha planteado, como una prioridad importante y urgente dentro de la agenda a corto plazo de ECSA, la ratificación y entrada en vigor de este convenio, a fin de que se disponga de una norma internacional que, como en tantas otras cuestiones, sirva de referencia al conjunto del sector marítimo. Para lograr este objetivo, están impulsando la ratificación de los Estados UE, lo que se piensa arrastraría la de la India como importante país de desguace.

2.7. Participación en otras jornadas y reuniones.

- 5 de octubre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con representantes del COMME, en la sede de ANAVE. Se trató sobre la petición, hecha pública por el COMME, de que se retiren los puestos de trabajo de oficial del Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura.

Ese mismo día, Dña. Elena Seco y Dña. Mercedes García de Paredes asistieron a una reunión de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración.

- 9 de octubre: D. Manuel Carlier asistió a una reunión del *Board of Directors* de ECSA y a su Asamblea en Limasol (Chipre).
- 16 de octubre: D. Manuel Carlier participó en el plenario del *European Sustainable Shipping Forum*, ESSF, en Lisboa, en representación de SPC Spain.
- 18 de octubre: D. Manuel Carlier asistió en Madrid al acto de apertura del 58º Congreso de Ingeniería Naval.
- 19 de octubre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en una reunión del Grupo Trabajo Marítimo de GASNAM.
- 23 de octubre: Dña. Mercedes García de Paredes asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del ISM.
- 25 de octubre: D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC Spain, en Santander. Al día siguiente, participó en la Jornada Anual 2017 de SPC Spain, que tuvo lugar también en Santander, bajo el lema “Nuevos Retos y Oportunidades para el Transporte Marítimo de Corta Distancia”.
- 31 de octubre: Dña. Maruxa Heras asistió a una reunión del Grupo de Actividad del Sector Privado de la CEOE, en su sede.

Ese mismo día, Dña. Mercedes García de Paredes asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del ISM.

- 6 de noviembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con dos representantes de MSC en ANAVE, para tratar sobre el procedimiento para la solicitud de dispensas de bandera comunitaria para tráficos de cabotaje.

Ese mismo día Dña. Elena Seco se reunió con representantes de Puertos del Estado y la DGMM para tratar sobre la bonificación medioambiental de la tasa de residuos.

- 7 de noviembre: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron a una reunión del Grupo de Trabajo del "Sistema de medición de la calidad de los servicios portuarios" en Puertos del Estado
- 8 de noviembre: Dña. Elena Seco asistió a una nueva reunión del Grupo de Trabajo de la sección Marítima de GASNAM en Enagás.
- 15 de noviembre: Representantes de varias empresas asociadas, así como D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco, Dña. Maruxa Heras y D. Antonio Pallarés asistieron a una jornada sobre ciberseguridad impartida por DNV GL en la ETSIN.
- 21 de noviembre: Dña. Araiz Basurko presentó la edición de noviembre del Informe sobre seguridad y Medio Ambiente de ANAVE en la ETSIN. Asistieron numerosos representantes de empresas asociadas, así como D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco, y D. Antonio Pallarés.
- 22 de noviembre: representantes de cuatro empresas asociadas y D. Manuel Carlier participaron en la primera Jornada de Transportes en Territorios Alejados Extra Peninsulares en Palma de Mallorca.

Ese mismo día y el siguiente Dña. Elena Seco en representación de ANAVE tomó parte en una reunión del *Safety and Environment Committee* de ECSA, en Roma.

- 27 de noviembre: Dña. Elena Seco y D. Antonio Pallarés participaron en una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina.
- 28 de noviembre: Dña. Araiz Basurko y D. Antonio Pallarés tomaron parte en una reunión de la Comisión Paritaria Sectorial de Marina Mercante.
- 29 de noviembre: Dña. Araiz Basurko expuso una ponencia en la Jornada “*Polizones biológicos: Agua de lastre*” organizada por el Comité de Asuntos Marítimos y Marinos del Instituto de la Ingeniería de España.
- 30 de noviembre: D. Alejandro Aznar y D. Manuel Carlier intervinieron como ponentes en una jornada sobre el Registro Especial de Canarias y el puerto de Granadilla, en la sede del Gobierno de Canarias en Santa Cruz de Tenerife. También asistieron representantes de 10 empresas asociadas de ANAVE y Dña. Elena Seco.

3. Jornada sobre el Registro Especial de Canarias organizada por la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife (30 noviembre).

Unos 20 representantes de 10 empresas asociadas, además de D. Alejandro Aznar, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en esta jornada, convocada por el Gobierno de Canarias con motivo del 25 aniversario del REC.

Abrió la jornada el presidente del Cabildo de Tenerife, D. Carlos Alonso, quien señaló la importancia del transporte marítimo para las islas Canarias y que la jornada resultaba muy oportuna por encontrarse en trámite en las Cortes el Régimen Especial Fiscal de Canarias (REF). De hecho, nos pidieron con urgencia y remitimos esa misma mañana un texto concreto de enmienda que permitiría solucionar el problema de los pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades, que se modificaron mediante el Real Decreto-ley 2/2016 (ver circular de [ref. Economía y Fiscalidad 5/2016/ES](#) de 17 de octubre de 2016).

A continuación, Dña. Beatriz Barrera, presidenta de la Zona Especial Canaria, subrayó que, dentro de los diferentes mecanismos del REF, el segundo registro de buques incluye un conjunto de incentivos muy potentes del REF y hay que hacer todos los esfuerzos para conseguir una mejor regulación legal que permita aprovecharlos. Para ello, manifestó su intención de proponer una próxima reunión en Madrid, con los diferentes ministerios implicados en la gestión del REC, para avanzar en la solución de los problemas planteados por ANAVE. Sobre este asunto nos hemos ya dirigido a la DGMM pidiendo una actitud proactiva con vistas a organizar dicha reunión lo antes posible.

D. Alejandro Aznar, Presidente de ANAVE y del Clúster Marítimo Español, presentó la ponencia “Antecedentes y creación de los registros especiales. Evolución reciente y perspectivas de la flota inscrita en el Registro Especial de Canarias”. A continuación, D. Manuel Carlier, Director General de ANAVE, resumió el marco fiscal y laboral actual, las razones del declive de la competitividad del REC y las propuestas de ANAVE para su relanzamiento. D. Carlos López Quiroga y D. Jesús Barbadillo, en representación de la Asociación Española de Derecho Marítimo, presentaron el detalle de las propuestas normativas necesarias para la puesta en marcha de las medidas solicitadas por ANAVE. También intervino el Capitán Marítimo de Santa Cruz de Tenerife, D. Antonio Padrón, quien, entre otros aspectos, expuso la limitación de los recursos de personal con que cuenta el registro.

En resumen, desde ANAVE valoramos muy favorablemente esta iniciativa del Gobierno de Canarias y propusimos que, con ocasión del 25 aniversario del REC, se lleve a cabo una revisión en profundidad de sus normas para mejorar su competitividad y que ésta se traduzca en un mayor crecimiento de la flota mercante de bandera española y el empleo en la misma. Para simplificar y agilizar su funcionamiento, planteamos la posibilidad de concentrar

todas las competencias administrativas sobre los buques del REC en un nuevo organismo o ente público, similar a Puertos del Estado o las autoridades portuarias, que pueda tener más flexibilidad y llevar a cabo incluso una gestión comercial de promoción, como ya hacen otros registros especiales europeos.

4. Subvención al embarque de alumnos en prácticas. Resultados ejercicio 2017.

Por sexto año consecutivo, la DGMM y ANAVE firmaron, el pasado mes de junio, el Convenio para el abono de la subvención directa por el embarque de alumnos en prácticas de puente, máquinas y radioelectrónica para la obtención de las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Según ya les informamos, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017, mantuvo el importe de la subvención en la cantidad de 80.000 euros, que ANAVE recibirá y distribuirá íntegramente como abono en los cargos por cuotas de las empresas asociadas, teniendo preferencia absoluta para la asignación los embarques producidos en buques asociados a ANAVE.

Está previsto presentar la documentación completa a la DGMM el martes día 5, y posteriormente las cartas de aceptación de la subvención el día 12, tras lo cual, ANAVE recibirá el importe de la subvención para prorratearla entre las empresas que han embarcado alumnos.

A medida que aumenta, año tras año, el número de alumnos embarcados (este año ya más de 300), va creciendo la carga administrativa para ANAVE derivada de la subsanación de errores y resumen de la documentación presentada por las empresas asociadas, por lo que el año próximo prepararemos unos formularios en formato excel para que sean las propias empresas beneficiarias de la subvención las que nos aporten un resumen de la información aportada.

A falta de algunos detalles, los resultados indican que, en 2017, gracias a los esfuerzos de las empresas, participaron en este proyecto 19 empresas asociadas y el número de personas embarcadas como el número de alumnos x mes aumentaron en un 20% respecto de las cifras de 2015 y 2016 (que resultaron muy similares). Se trata, obviamente, de unos datos muy positivos que nos dan pie a solicitar, un año más, al ministerio de Fomento, el aumento de la subvención correspondiente.

5. Exclusión del transporte marítimo del sistema UE de comercio de emisiones de CO₂. Acuerdo de compromiso favorable para el sector.

El 8 de noviembre, se alcanzó un acuerdo provisional entre Consejo, Parlamento y Comisión (reuniones a tres bandas denominadas “trílogos”) sobre la revisión de la Directiva de Comercio de Derechos de Emisión de CO₂ (ETS) de la Unión Europea, en el cual se hace referencia al transporte marítimo en un “considerando” pero no en el texto normativo.

A los efectos prácticos, las empresas navieras pueden dar por hecho que no van a acordarse normas europeas sobre esta materia al menos hasta 2023.

En el proceso de revisión de la Directiva ETS de la UE, el sector naviero, representado por ECSA, pedía que no se hiciese referencia al transporte marítimo ni en el texto normativo ni en los considerandos, como hacía la Comisión Europea (CE) en su propuesta normativa. Por su parte, el Parlamento propuso en una enmienda que se indicase en un artículo que “en caso de que la OMI no adoptase medidas similares para 2020, el sistema de ETS europeo debería aplicarse al transporte marítimo desde 2020”. Este texto habría sido incompatible y conflictivo con la hoja de ruta acordada en la OMI de adoptar una estrategia provisional en 2018 y medidas definitivas en 2023.

La decisión adoptada ofrece una mayor seguridad jurídica al sector naviero, ya que, si la OMI cumple el calendario establecido, el transporte marítimo no entrará en el ETS europeo. En caso contrario, los trabajos preparatorios comenzarían en 2023. También pone fin a las continuas presiones que hasta hoy día ha ejercido el Parlamento Europeo para su inclusión en el ETS europeo.

Se informó de este asunto a las empresas en la circular de 10 de noviembre, y referencia [UE 6/2017/MC](#).

6. Proyectos de regulación española a consulta y posiciones a mantener por ANAVE.

6.1. RD sobre pesaje obligatorio (verificación de la masa bruta) de los contenedores.

El 7 de noviembre, la DGMM nos remitió a consulta un proyecto de RD por el que se aprueba el Reglamento sobre verificación de la masa bruta de los contenedores. Los principales cambios que se proponen son:

- Ampliar el ámbito de aplicación a la navegación interior y de cabotaje.
- Eliminar la excepción vigente aplicable a los contenedores transportados sobre un chasis o en un remolque cuando dichos contenedores sean conducidos a o desde un buque de transbordo rodado que efectúe viajes internacionales cortos.
- Añadir dos nuevos capítulos sobre infracciones y sanciones, y sobre la inspección y control.

En la circular de fecha 10 de noviembre y referencia [Explotación 3/2017/ES](#) informamos a las empresas sobre este asunto y pedimos comentarios con vistas a preparar un documento de alegaciones para enviarlo a la DGMM.

Las empresas nos manifestaron su preocupación sobre la propuesta de eliminar la exención que permite el Convenio SOLAS sobre esta materia e imponer el requisito de verificar la masa bruta a los contenedores que se transportan sobre un chasis o en un remolque en buques de transbordo rodado que efectúen viajes internacionales cortos, y ello por varias razones:

- El porcentaje de contenedores marinos que se embarcan en estos tráficos y buques respecto del total de unidades ro-ro embarcadas suele ser muy bajo, del orden del 10% o 15% en la mayor parte de los casos.
- En estos buques no se elabora un “plano de estiba”, sino que, tanto los vehículos autopropulsados como la carga sobre semirremolques acceden a la bodega en el orden en que se van presentando en el muelle.
- En muchos casos, estos buques no cargan o descargan desde/hacia una terminal ro-ro como tal, sino desde un punto de embarque dispuesto en un muelle sin otras instalaciones, por lo que con frecuencia no se dispone in-situ de medios para la verificación de la masa de los contenedores.

Por tanto, imponer la obligación de verificar la masa bruta no aportaría una información relevante para la seguridad, ya que se dispondría de la misma sólo en un número muy limitado de unidades y, en todo caso, no influiría en la disposición de estiba de la carga. Además, los condicionantes de estabilidad de los buques de carga rodada son muy diferentes de los buques portacontenedores o de carga general, ya que no se estiba mercancía en altura significativa por encima de la cubierta de intemperie.

En la reunión de presentación del informe técnico de ANAVE del 21 de noviembre, tratamos este asunto con la DGMM y nos comunicaron que su posición es favorable a nuestros argumentos, ya que parece lógico que si se trata sólo de un porcentaje de la carga tan pequeño no aporta ningún valor el obligar a pesar un porcentaje de la carga y no obligar a pesarla

toda. En consecuencia, en principio tienen previsto recuperar la exención y dejarla tal y como estaba en el SOLAS en el nuevo RD.

El miércoles 29 de noviembre enviamos a la DGMM nuestras observaciones y pedimos que se mantenga la exclusión de las normas de SOLAS, para los contenedores que se embarquen sobre un chasis o en un remolque en buques de transbordo rodado que efectúen viajes internacionales cortos o viajes en tráficos de cabotaje nacional de cualquier tipo. Nos consta que SPC-Spain y algunos de sus miembros a título individual han informado en el mismo sentido que ANAVE.

6.2. RD sobre modificación del RD 877/2011 sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques.

El 15 de noviembre, la DGMM nos remitió para informe un Proyecto de RD, por el que se modifica el RD 877/2011, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

Este proyecto modifica la redacción de varios apartados del RD 877/2011 que tratan sobre los supuestos en los que se permite a las organizaciones autorizadas efectuar reconocimientos de buques en nombre de la Administración marítima. En esencia se proponen las siguientes modificaciones:

- Permitir la delegación cuando el buque recale en puerto español en días inhábiles o fuera del horario de trabajo de los servicios de inspección de la Capitanía Marítima. También, de forma excepcional cuando los reconocimientos no puedan ser prestados por los servicios de inspección de la Capitanía Marítima.
- Incluir entre las funciones de delegación el refrendo de una revisión anual o intermedia. El RD actual sólo hace referencia a la emisión de un nuevo certificado o certificados.
- Se ha añadido una nueva Disposición adicional sobre la autorización de organizaciones respecto de otros Convenios Internacionales: establece que la DGMM podrá autorizar a organizaciones reconocidas en virtud del RD 877/2011 a llevar a cabo “actuaciones materiales de inspección, así como la emisión o renovación de los certificados exigidos por cualquier Convenio internacional sobre seguridad en el mar y contaminación marítima que prevea la posibilidad de tal delegación de funciones”.

Entendemos que el proyecto que nos han consultado es positivo y por ello hemos propuesto a las empresas informarlo favorablemente, ya que su aplicación es más amplia y flexible que la que se ha venido haciendo hasta ahora y supone un paso adelante en un asunto que ANAVE llevaba pidiendo a la administración desde hace mucho tiempo.

No obstante, también tenemos previsto incluir en nuestras alegaciones una redacción más abierta que haga más flexible el sistema y permita optimizar todo el conjunto de tal manera que las inspecciones que hagan rutinariamente las SC para los certificados de clase se puedan aprovechar y de alguna forma sincronizar con los certificados estatutarios pendientes de renovar para que el número de inspecciones que se haga al buque sea el menor posible.

En nuestra circular de 15 de noviembre y ref: [SMA 67/2017/AB](#) pueden ampliar información sobre este asunto.

6.3. RD sobre la actividad de consignación de buques.

La DGMM, a través de la página web del ministerio de Fomento, ha sacado a consulta pública una iniciativa de regulación de la figura del consignatario, de buques. Esta iniciativa tiene su origen en ANESCO, que la había propuesto a la DGMM antes de la reciente escisión de esta asociación. Actualmente, como muchos de Uds. conocerán, está en proceso de consti-

tución una nueva asociación, que está previsto se llame Asociación Española de Consignatarios (ASECO) y que ha retomado el contacto con la DGMM sobre este asunto.

El texto consultado es muy general y no adelanta nada sobre los objetivos de dicha posible regulación. En nuestra circular de fecha 28 de noviembre de 2017 y [ref. puertos 24/2017/MC](#) les consultamos sobre un borrador de Real Decreto en el que viene trabajando la DGMM en relación con este asunto, junto con algunos comentarios por nuestra parte. En principio, no consideramos favorable para las empresas armadoras las propuestas de los consignatarios.

Se propondrá al Comité Directivo definir la posición que ANAVE debe mantener sobre este asunto.

6.4 Propuesta de nueva definición de "gente de mar" en el contexto del MLC 2006

El día 4 de diciembre recibimos de la DGMM para informe una propuesta de modificación de las actuales definiciones de "gente de mar", "buque" y "aguas abrigadas", a los efectos de la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT (MLC 2006).

Las nuevas definiciones propuestas de "buque" y "aguas abrigadas" no afectan a los buques y tráficos de nuestras empresas asociadas. Sin embargo, en el caso de la nueva definición de "gente de mar" sí se incorpora un cambio significativo.

En la definición de Gente de Mar actualmente vigente, se incluye el siguiente párrafo: *"Por último, y si bien los Alumnos en Prácticas embarcados, son gente de mar en el sentido propio de la palabra, éstos contabilizarán como parte de la dotación del buque únicamente cuando embarquen con contrato en prácticas y por tanto se les considerara como trabajadores amparados por el Convenio"*.

En la nueva definición que se nos consulta, ese párrafo se modifica como sigue: *"Los Alumnos en Prácticas embarcados, que contabilizarán como parte de la dotación del buque, aunque no estén incluidos en los documentos señalados en el punto 2 anterior y no tengan funciones específicas en casos de peligro y emergencia por estar en periodo de formación y, por tanto, estarán amparados por el Convenio"*.

Por tanto, con esta nueva definición, todos los alumnos enrolados, tanto con un contrato en prácticas como simplemente cubiertos por un seguro, incluso aquellos que embarcan para obtener el título académico, contabilizarían en la dotación (de modo que cabría embarcar un tripulante extranjero más cuando se lleve un alumno embarcado) pero serían considerados Gente de Mar, con lo que tendrían todos los derechos que confiere el Convenio (camarote individual, repatriación, etc.).

Vamos a circular el texto que nos ha sido remitido. Se consultará al Comité Directivo sobre la posición a mantener por ANAVE sobre este punto.

7. Avance de resultados económicos de ANAVE del ejercicio 2017 y propuesta de presupuestos y cuotas de ANAVE para 2018.

Como es habitual, se ha elaborado un avance del resultado económico del presente ejercicio 2017 y una propuesta de presupuesto y cuotas para 2018, que hemos consultado con el Presidente, D. Alejandro Aznar, y el Vicepresidente y Tesorero, D. Gonzalo Alvargonzález.

Se adjuntan los datos correspondientes y se propondrá su aprobación, sujeta a la ratificación preceptiva por la Asamblea.

8. Asuntos varios.

8.1. Bonificación medioambiental en tarifa entrega de residuos de buques de pasaje.

La DGMM ha remitido a las capitanías marítimas una nueva instrucción de servicio sobre los requisitos a cumplir por las empresas armadoras para emitirles la certificación que acredita que generan cantidades reducidas de desechos y que da acceso a una bonificación en la tarifa fija de entrega de desechos prevista en el art. 132.10.a de la Ley de Puertos (ver circular de fecha 5 de diciembre de 2017 y [ref. Puertos 25/2017/ES](#)).

Como recordarán, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2017, que entró en vigor el pasado 29 de junio, incluía una modificación de la tarifa del servicio de recepción de desechos generados por los buques de pasaje, que pasaba a determinarse no sólo en función del GT del buque sino también del número de personas a bordo (ver circular de 9 de mayo de 2017 y [ref: Eco.Fin. 2/2017/ES](#)).

Como consecuencia de esta modificación, la bonificación prevista en el artículo 132.10.a) de la Ley de Puertos del Estado y la Marina Mercante para aquellos buques que generen cantidades reducidas de desechos, debe calcularse de forma diferente para los buques de pasaje, en función de si dichas cantidades reducidas se refieren a los desechos del Anexo I del Convenio MARPOL, los del Anexo V o ambos.

Esta bonificación se viene concediendo por la Autoridad Portuaria a los buques que presenten un certificado de la capitanía marítima que acredite la generación de cantidades reducidas de desechos. A su vez, la capitanía marítima emite estos certificados a los buques que tengan determinadas notaciones de clase de algunas Sociedades de Clasificación, que se mencionan en la instrucción de servicio. Hemos detectado en este listado la posible omisión de alguno de los certificados que se consideran válidos. Estamos en contacto con la DGMM para aclarar este punto de lo que les informaremos oportunamente.

Los certificados existentes continuarán surtiendo efecto mientras se encuentren en vigor. Al renovarlos será necesario tener en cuenta la nueva instrucción de servicio.

8.2. Reglamento MRV y aplicación informática Thetis MRV.

El 11 de octubre, la DGMM nos indicó que, con el fin de evitar posibles problemas o retrasos en el último momento, las empresas deben ir familiarizándose y usando lo antes posible la aplicación informática THETIS MRV, que ha desarrollado la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA). De este modo se podrá probar su funcionamiento, designar a las personas que vayan a actuar como sus usuarios, etc.

La DGMM considera que es conveniente usar lo más posible la aplicación THETIS MRV porque de esta manera quedará constancia en su base de datos de todos los intercambios de información y comunicaciones que las empresas hagan con sus verificadores.

Hay que matizar que, si bien el uso de THETIS MRV es obligatorio para someter los informes anuales, no lo es para otras funciones, para las que es optativo. Ahora bien, dicha herramienta se ha diseñado para que toda la información se pueda canalizar a través de ella.

Recientemente, una empresa asociada que ha comenzado a usar la aplicación nos ha preguntado si era obligatorio introducir el plan de seguimiento en la misma, ya que estaba encontrando dificultades para su utilización. El sistema le mostraba una alerta en la pantalla para avanzar en la cumplimentación de datos.

Hemos consultado este asunto con los responsables de la DGMM y EMSA, y nos han confirmado que introducir el plan en la aplicación es voluntario, que las empresas que lo deseen lo pueden hacer manualmente y que, a partir del mes de enero, van a habilitar una nueva

función para que se puedan cargar datos de una sola vez para todos los barcos, utilizando archivos de tipo “xml”, que se pueden generar, por ejemplo, a partir de una hoja excel. EMSA ha incluido en su página “web” nuevos videos tutoriales sobre el Plan de seguimiento, que se pueden visualizar pinchando en el siguiente [enlace](#).

Para más información les remitimos a la circular de ref. [SMA 61/2017/AB](#).

8.3. Implantación uniforme del límite del 0,5% del contenido de azufre de los combustibles marinos a partir del 1 de enero de 2020.

En nuestra circular de fecha 17 de noviembre de 2017 y [ref. SMA 68/2017/ES](#) les informamos de las medidas que se están analizando para asegurar el cumplimiento de la norma por parte de todos los buques y, como consecuencia, la igualdad de condiciones de competencia. Este asunto se está tratando tanto por el Subcomité de Prevención y Lucha contra la Contaminación de la OMI (PPR) como por el *European Sustainable Shipping Forum* (ESSF) de la UE.

En particular, entre las propuestas figura:

- Una prohibición expresa, a partir del 1 de enero de 2020, de llevar en los tanques de combustible ninguna cantidad de fuel oil, salvo que tenga un contenido de azufre menor o igual al 0,5% o que el buque tenga instalado un *scrubber*.
- Establecer un sistema que permita demostrar que los *scrubbers* han estado en funcionamiento en todo momento que el buque haya estado quemando fuel oil con alto contenido de azufre.

Algunas empresas nos han remitido diversos comentarios que nos ayudarán a argumentar una posición de ANAVE en relación con este asunto, que trasladaremos a los representantes de España en la OMI, en el Pleno del ESSF (del que D. Manuel Carlier forma parte en representación de SPC Spain) y a ECSA.

8.4. Nueva regulación de la subvención a la financiación de buques. RD 874/2017.

El 6 de noviembre, se publicó en el BOE el RD 874/2017 por el que se regula el apoyo oficial en forma de subvención al tipo de interés de los créditos para la construcción de buques, que deroga las normas anteriormente vigentes sobre esta materia, en particular el RD 442/1994 y varias normas posteriores que lo habían modificado. En mayo de 2016 se nos había consultado un borrador de este RD que informamos favorablemente.

Las justificaciones de esta nueva norma son:

- El ahora derogado RD 442/1994 había acumulado sucesivas modificaciones y adaptaciones haciendo conveniente su consolidación.
- Los cambios en la normativa comunitaria, en particular la expiración del Marco de ayudas a la Construcción Naval (2011/C 364/06), en junio de 2014, hacían también necesaria la revisión de los fundamentos jurídicos de estas ayudas españolas.

Se ha aprovechado para separar en dos normas distintas los dos instrumentos de apoyo al sector naval que convivían en el RD 442/1994. El apoyo oficial a la financiación de buques, en forma de subvención al tipo interés se regula en el RD 874/2017 y las ayudas a actividades de I+D+i de la construcción naval, en el RD 873/2017.

El artículo 3 del RD 874/2017 señala como “beneficiarios” del apoyo oficial a los créditos en forma de subvención al tipo de interés a “las entidades financieras o de crédito que concedan créditos a los armadores nacionales o extranjeros, a astilleros y a terceros, para la construcción o transformación de buques en astilleros españoles”. Hasta ahora, el RD 442/1994 calificaba como beneficiarios de las ayudas a los astilleros.

Por otra parte, el nuevo RD dispone, en su artículo 5, que los créditos deberán estar denominados en euros (hasta ahora podían estarlo también en otras divisas).

Los demás elementos de los créditos se mantienen sin cambios, en los mismos términos del acuerdo OCDE de 2002:

- Importe máximo equivalente al 80% del valor oficial del buque determinado por Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa.
- Periodo máximo de devolución de 12 años.
- El tipo de interés a abonar por el armador, será como mínimo el CIRR del euro en la fecha de formalización del préstamo.
- El Ministerio de Economía, Industria y Competitividad subvencionará, “la diferencia entre el tipo de interés del crédito concedido y el (CIRR) del euro en la fecha de la concesión del mismo, con un límite en la subvención de un punto porcentual”.

Los textos de ambos decretos los adjuntamos a nuestra circular de 8 de noviembre y referencia [Eco-Fin-Fisc 6/2017](#).

El RD 873/2017 regula las ayudas a la innovación a los astilleros. No afecta directamente a las empresas navieras, pero lo adjuntamos a la citada circular para su conocimiento.

8.5. EE.UU. ya tiene homologados 6 equipos de gestión de las aguas de lastre.

El 18 de octubre, el Centro de Seguridad Marítima del Servicio de Guardacostas de EEUU (USCG) otorgó el Certificado de Homologación al Sistema de Gestión de las Aguas de Lastre (BWMS) “Erma First FIT”, de fabricante griego. Con éste son ya 6 los sistemas de tratamiento de aguas de lastre homologados definitivamente por los EEUU.

Los 6 equipos homologados utilizan un sistema de filtrado, combinado con un tratamiento posterior que puede ser:

- Radiación ultravioleta, en 2 equipos.
- Electrólisis, en 2 equipos
- Electrocloración o electrodiálisis, 1 equipo
- Inyección química, 1 equipo

Sus capacidades de tratamiento oscilan entre 100 y 3.700 m³/h los más pequeños y 500 a 16.200 m³/h los de mayor porte.

En la actualidad otros 2 equipos están pendientes de recibir la homologación. Ambos utilizan como método de desinfección la electrólisis, aunque uno de ellos no incluye el paso previo de filtrado del agua.

8.6. Incidentes de protección en Libia: requisitos de notificación para buques que transiten la zona.

El 19 de octubre, la Cámara Naviera Internacional (ICS) nos informó de 2 incidentes de protección en las costas de Libia en los que varios buques mercantes fueron atacados por otras embarcaciones que decían representar al servicio de Guardacostas de Libia.

Como respuesta a dichos incidentes, las autoridades libias establecieron restricciones al tráfico marítimo en la zona geográfica delimitada por la línea de costa de Libia y el paralelo 34°00' N y publicaron un nuevo radioaviso “NAVWARN” que anuncia operaciones militares en la zona.

En esencia, se ha instado a los buques que se encuentren en la zona delimitada o cerca de los límites de la misma a extremar las precauciones y, por su propia seguridad, a contactar con la estación costera más cercana para recibir información para navegar por una derrota segura.

En la circular de referencia [SMA 63/2017/AB](#) y de fecha 20 de octubre pueden encontrar más información sobre este asunto.

8.7. Piratería. Borrador de actualización de las Mejores Prácticas de Gestión del sector para prevenir los actos de piratería (BMP-5).

La Cámara Naviera Internacional nos ha remitido a consulta 3 documentos que incluyen posibles modificaciones a las “Mejores prácticas de gestión para prevenir los actos de piratería” (*Best Management Practices*, BMP-4), cuya última versión se publicó en 2011.

En resumen, los documentos que está debatiendo el Comité Marítimo de ICS plantean las siguientes cuestiones:

- La revisión completa de las BMP-4 sobre la base de que los riesgos de seguridad marítima en el mar Rojo, golfo de Adén y mar Arábigo han cambiado y en consecuencia las BMP-4 no reflejan orientaciones actualizadas para los marinos.
- La introducción de un Suplemento al documento principal de las BMP-4, que incluye “otros tipos de amenazas” relacionadas con la protección marítima en aguas de Yemen y unas directrices sobre amenazas específicas de ataques con artefactos explosivos improvisados (*Water-Borne Improvised Explosive Device*, WBIED). Su objetivo es incluir medidas adicionales para reducir la amenaza que sean de utilidad práctica para el capitán y Oficial de Protección de la Compañía.

De todo ello les informamos en la circular de ref. [SMA 66/2017/AB](#) y fecha 15 de noviembre, a la que adjuntamos los documentos citados.

8.8. Practicaje: Pruebas específicas para el reconocimiento de la capacitación profesional para prestar servicios portuarios de practicaje.

El 18 de octubre se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM convocando pruebas específicas para prestar servicios de practicaje, 1 plaza en cada puerto, en los puertos de Sevilla, Barcelona, Ciudadela y La Luz y Las Palmas/Salinetas/Arinaga, que se celebraron en el mes de noviembre.

La redacción del art. 126 del Texto Refundido de la LPEMM establece que no existe limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas de habilitación como prácticos y el art.75.2 modificado establece que, con carácter general, están exentos de utilizar el servicio de practicaje *“aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.”*

Asimismo, el citado artículo establece, en su apartado 4.a).1º, que corresponderá a la Administración marítima: *“la realización de las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas”*.

8.9. Inspección sanitaria de buques amarrados a dispositivos flotantes.

El 30 de octubre, una empresa asociada solicitó la inspección de los botiquines de uno de sus buques para renovar los certificados correspondientes a los servicios de Sanidad Marítima del ISM del puerto de Huelva. Los inspectores denegaron la solicitud alegando razones de seguridad laboral para embarcar en buques que descargan a dispositivos flotantes (monoboyas), repitiéndose la misma situación que en el pasado había ocurrido con Sanidad Exterior para renovar el “Certificado de Control de la Sanidad a Bordo” y que tras muchos años de gestiones se ha resuelto este verano.

Puestos en contacto con el Subdirector General de Acción Social Marítima del ISM, D. José M^a Pérez Toribio, le indicamos que la no disponibilidad de este certificado renovado en un puerto extranjero es motivo de sanciones por las autoridades sanitarias, ya que la empresa no puede justificar la no renovación en la última escala en España, país firmante del acuerdo de la OMS y por tanto emisor de dicho certificado. También le informamos de que los inspectores del Servicio de Sanidad Marítima del ISM de Algeciras y de otros departamentos de la Administración, como la DGMM, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y recientemente Sanidad Exterior no plantean ninguna objeción para acceder a buques fondeados o amarrados a monoboyas y llevan a cabo sus inspecciones en los mismos con toda normalidad.

Gracias a las gestiones que se han llevado a cabo desde ANAVE, ISM y la propia compañía afectada, se consiguió desbloquear esta situación y el buque fue finalmente inspeccionado.

8.10. Resumen de la normativa española aplicable a buques mercantes.

A finales del mes de octubre, a propuesta de una empresa asociada, y para cumplir los requisitos de empresas de *vetting*, elaboramos un listado de la normativa española aplicable a buques mercantes actualmente en vigor, clasificada por materias.

Por si también fuese de interés para otras empresas, hemos incluido dicha documentación en nuestro informe semestral sobre novedades normativas en materia de seguridad y medio ambiente, que también se encuentra disponible en la zona de socios de nuestra web, y que iremos actualizando periódicamente.

9. Ruegos y preguntas.

ESTIMACIÓN 2017 Y PRESUPUESTO 2018

	ESTIMACIÓN RESULTADO DICIEMBRE 2017	PRESUP 2017	Prev dic 17 / Presup 17 € (%)	PRESUP 2018	
INGRESOS ORDINARIOS					
Cuotas	653.410	656.120	-2.710	99,6%	655.750
Publicaciones y Subvenciones	-3.007	800	-3.807	-375,9%	0
Formación	2.730	3.500	-770	78,0%	2.730
Ingresos financieros y varios	4.082	4.000	82	102,0%	3.500
TOTAL INGRESOS	657.215	664.420	-7.205	98,9%	661.980

COSTES ORDINARIOS

Salarios y Sg. Social y asesoramientos	461.359	466.114	-4.755	99,0%	466.142
Cuota ECSA	38.518	38.500	18	100,0%	39.000
Cuota ICS	18.352	27.500	-9.148	66,7%	25.000
Cuota SPC Spain	8.000	8.000	0	100,0%	8.000
Cuota GASNAM	2.500	2.500	0	100,0%	2.500
Cuota CEOE	4.500	4.500	0	100,0%	4.500
Cuota BIMCO	3.955	3.910	45	101,2%	4.000
Otras cuotas	452	590	-138	76,6%	450
Gastos mantenimiento local	29.500	28.000	1.500	105,4%	20.000
Viajes y locomoción	18.479	22.000	-3.521	84,0%	21.000
Luz, teléfono, correo, etc.	9.909	11.500	-1.591	86,2%	10.700
Memoria y Marina Mercante	2.791	2.500	291	111,6%	2.800
Gastos asamblea	0	0	0		0
Material oficina y suscrip.	4.929	7.000	-2.071	70,4%	5.000
Gastos diversos	8.839	10.500	-1.661	84,2%	10.000
Gastos bancarios	150	150	0	100,0%	150
Impuesto Sociedades	1.502	2.000	-498	75,1%	1.750
TOTAL PARCIAL	613.736	635.264	-21.528	96,6%	620.992

OTROS COSTES

Provisión cuotas difícil cobro					
Amortización inmovilizado	23.150	23.500	-350	98,5%	22.500
Costes financieros					
Organización de jornadas	1.300	4.000	-2.700		4.000
TOTAL COSTES	638.186	662.764	-24.578	96,3%	647.492
EXCEDENTE ORDINARIO	19.029	1.656	17.373	1149,1%	14.488

Ingresos extraordinarios					
Costes extraordinarios					
EXCEDENTE TOTAL	19.029	1.656			14.488
CASH FLOW	42.179	25.156		167,7%	36.988

Presupuesto otras actividades**B.I.A.****INGRESOS**

Publicidad	16.533	20.000	-3.467	66,7%	20.000
Publicidad GASNAM	2.500	2.500	0		2.500
Suscripciones	2.000	2.300	-300		2.000
TOTAL INGRESOS	21.033	24.800	-3.767	125,2%	24.500

COSTES

Imprenta	15.779	16.800	-1.021	65,7%	16.000
Colaboraciones					
Franqueo	8.261	7.200	1.061	1032,7%	8.500
TOTAL GASTOS	24.040	24.000	40		24.500

RESULTADO B.I.A.	-3.007	800	-3.807		0
-------------------------	---------------	------------	---------------	--	----------

ANAVE

COMENTARIOS AL AVANCE DE RESULTADOS ECONÓMICOS DE 2017 Y PROPUESTA DE PRESUPUESTO PARA 2018

1. AVANCE DE RESULTADOS DE 2017

1.1 INGRESOS

Los ingresos por cuotas sumaron 653.410 euros, muy en línea con lo presupuestado (-0,4%) y un 3,1% superiores (19.606 euros) a los ingresos por este concepto de 2016.

Los ingresos ordinarios totales de 2017, que se presupuestaron en 664.420 euros, se estima se cerrarán en una cifra de 657.215 (-1,1%). La principal desviación se ha producido en el resultado de la partida de Publicaciones, que ha sido peor de lo previsto, pues los ingresos por publicidad fueron inferiores a los de 2016, que habían servido de base para el presupuesto. Hay que tener en cuenta que la principal fuente de ingresos por publicidad en el Boletín de ANAVE son las sociedades de clasificación y que todas ellas están pasando por una complicada situación financiera debido a los bajos niveles de encargos de nuevos buques.

1.2 COSTES

Partiendo de un presupuesto total de gastos de unos 662.764 euros, prevemos cerrar 2017 con unos costes reales de 638.186 (-3,7%), debido fundamentalmente a:

- La partida más importante (salarios y seguridad social) ha resultado un 1,0% inferior a la presupuestada. Por un lado, el despacho con el que ANAVE había firmado a comienzos de 2017 un contrato de prestación de servicios de Asesoría Jurídica, nos informó de su necesidad, debido a varias bajas inesperadas, de sustituir a la persona asignada a esta función (Mercedes García de Paredes) por otra persona con muy inferior experiencia, desde el 1 de noviembre. De acuerdo con el Presidente, y dado el esfuerzo que supone el formar una persona para tan poco tiempo, se ha optado por ofrecer una beca a un joven abogado que está cursando actualmente el master en Negocio y Derecho Marítimo en el IME y que se formaría en ANAVE desde comienzos de su carrera laboral. Se espera que esta opción pueda tener una mayor continuidad además de que, en un primer momento, supondrá un menor coste.
- La de Cuotas a organizaciones internacionales ha resultado de nuevo inferior a la presupuestada, porque, por segundo año consecutivo, ICS ha practicado una reducción de parte de sus cuotas, dado que cuenta con notables beneficios acumulados por publicaciones.
- No se ha organizado ninguna Jornada con periodistas en sustitución del Premio ANAVE de periodismo, pero sí se ha organizado o participado en la organización de tres jornadas, con lo que los gastos con cargo a esta partida han sido reducidos.
- Gracias a nuestra permanente política generalizada de ahorro, ha sido posible reducir la cifra presupuestada (aunque sea ligeramente) en prácticamente todas las partidas, especialmente la de viajes (utilizando aerolíneas *low cost* siempre que ha sido posible).

1.3 RESULTADO PREVISTO 2017

Como resultado de la reducción en la partida de costes, frente a una previsión de resultado positivo de 1.656 euros, el resultado ahora previsto será positivo por unos **19.029** euros, con un Cash Flow positivo de unos **42.179** euros.

2. PRESUPUESTO PARA 2018

2.1 INGRESOS

A partir de la flota actualmente asociada, si se mantuviesen las cuotas actuales, se prevén en 2018 unos ingresos por cuotas de 655.750 euros, ligeramente superiores a los realizados en 2017.

Con las previsiones de ingresos por otros conceptos, resultarían unos ingresos totales ordinarios de unos 662.000 euros.

2.2 COSTES

En la partida de salarios, para 2018 se propone una revisión general del 1,6% (valor actual del IPC), algunas revisiones puntuales y se continúa con la revisión progresiva del salario de la Directora, que recibió el visto bueno del Comité Directivo hace un año.

También se prevé que, en julio de 2018, una vez terminado el master, el becario que estamos formando para la Asesoría jurídica pase a formar parte del personal con un contrato en prácticas. En conjunto, estas modificaciones conducirían a un coste empresa de unos 466.142 euros, prácticamente la misma cantidad presupuestada en 2016.

En contacto con ICS, hemos estimado lo mejor posible, con cierta prudencia, sus cuotas para 2018, que probablemente serán superiores a las de 2017.

Además se ha revisado a la baja la partida de Gastos de mantenimiento del local. Tras varios años reclamándolo, por fin se ha conseguido que la Junta de propietarios acordase una reducción de las tres cuartas partes de la cuota de calefacción de las oficinas de ANAVE con la condición de que se instalasen radiadores convencionales en sustitución de los antiguos fan-coils. Ello ha permitido:

- Ya en 2017, reducir en unos 4.000 euros, una derrama extraordinaria por sustitución de la caldera, que se estropeó sin posibilidad de arreglo. Esto supuso un ahorro para ANAVE superior a la inversión que se ha efectuado en la sustitución de los radiadores.
- Para 2018, los gastos de calefacción se reducirán en unos 3.500 euros. Estamos todavía pendientes de que nos remitan las cuotas definitivas.

En las demás partidas de costes no hay nada especial que reseñar. Como se viene haciendo, cuando se logra rebajar una determinada partida, se presupuesta en general de forma algo conservadora, cerca del promedio entre presupuesto y realizado.

De este modo resultarían unos costes totales de unos 647.500 euros.

2.3 RESULTADO

Los ingresos y costes presupuestados conducirían a un resultado positivo de **14.488 euros**, con un cash flow positivo de unos **37.000 euros**.

3. CUOTAS

Se propone mantener las cuotas asociativas en los mismos niveles actuales.