

Los gobiernos deben asumir sus compromisos tal y como los imponen a las empresas navieras



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

En varias ocasiones recientes, el sector naviero europeo, por medio de su asociación (ECSA), se ha lamentado de lo que considera un doble rasero de los gobiernos de los Estados miembros en materia de compromiso con el medio ambiente.

Un claro ejemplo fue la Directiva sobre despliegue de infraestructuras para combustibles alternativos (GNL, en el caso marítimo), en cuyo texto final los gobiernos evitaron asumir compromisos numéricos concretos y retrasaron la fecha de exigencia al año 2025, 10 años después del endurecimiento de las normas sobre combustibles marinos en las SECAS y 5 años después de que, en 2020, se exija a todos los buques el uso de combustible de 0,5% de azufre en todas las aguas europeas.

Pues bien, muy recientemente ha vuelto a darse una circunstancia muy similar en relación con el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996 (Convenio HNS). Dadas

las dificultades técnicas encontradas para la ratificación del Convenio HNS-96, en la OMI se discutió y acordó el texto del llamado Protocolo de 2010 al citado Convenio. Pero el mismo tampoco ha conseguido hasta ahora las ratificaciones necesarias para su entrada en vigor.

El ahora llamado Convenio HNS 2010 tiene una estructura y persigue unos fines similares a los convenios CLC y Bunker que se aplican a la contaminación por hidrocarburos, si bien respecto de otras sustancias no cubiertas por dichos convenios (como gases licuados, productos químicos, etc.). Dichos fines son bien claros: que los propietarios y armadores de los buques estén obligados a asegurar su responsabilidad por dichos daños, hasta ciertos niveles máximos de responsabilidad. Esto facilitaría la rápida y eficaz indemnización de los perjudicados en caso de accidente.

El sector naviero siempre ha abogado por la ratificación y entrada en vigor de los convenios marítimos acordados en la OMI, en aras de conseguir un marco jurídico uni-

forme para el transporte marítimo internacional, y lleva en particular muchos años pidiendo a los gobiernos la ratificación del convenio HNS, entre otros.

Muy recientemente, la Comisión Europea planteó una propuesta para que los Estados miembros de la UE "se comprometiesen a ratificar el citado Protocolo HNS 2010 en un plazo máximo de 2 años". Pero, tras una primera discusión de este asunto en los grupos de trabajo del Consejo de ministros de la UE, emergió una decepcionante versión en la que únicamente se "recomendaba a los Estados miembros ratificarlo, a ser posible en un plazo de 4 años".

En coherencia con la posición que siempre han mantenido las principales asociaciones navieras: ECSA, International Chamber of Shipping y BIMCO, han pedido conjuntamente a los gobiernos de los Estados miembros que asuman sus responsabilidades de la misma forma en que las exigen a las empresas navieras y, en particular, ratifiquen el protocolo HNS 2010, que es una pieza clave, aún pendiente, de la normativa marítima.

Editorial

Los Gobiernos deben asumir sus compromisos tal y como los imponen a las empresas navieras

3

Noticias Marítimas

Nacional 4

Internacional 12



Boletín informativo
de Anave nº 563
octubre 2015

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

17 El transporte marítimo mundial está obteniendo reducciones reales de sus emisiones de CO₂

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Tratamiento del agua de lastre:
La historia de nunca acabar, del
rompecabezas a la realidad

Infografía del proyecto de la nueva terminal de Naviera
Armas en el Puerto de Las Palmas