

Es vital mantener el carácter global de la regulación del transporte marítimo



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

Con el claro y sonoro lema "Keep Regulation Global", las principales organizaciones empresariales del sector marítimo (BIMCO, ICS, INTERTANKO, IACS, etc.), vienen recordándonos que el transporte marítimo es una actividad internacional por su propia naturaleza y que, para poder llevarla a cabo eficientemente, el marco que la regula, y que condiciona de forma decisiva su operación, debe tener también carácter internacional. La creciente e imparable globalización de la economía mundial hace que esta necesidad sea cada vez más evidente.

De hecho, gracias a los esfuerzos de organizaciones internacionales como OMI, OIT, UNCTAD y OCDE, disponemos de una amplia serie de instrumentos internacionales (Convenios, Protocolos, etc.), que facilitan que la mayoría de los Estados tengan normativas prácticamente uniformes sobre materias muy variadas: proyecto, construcción, operación, mantenimiento y reciclaje del buque; formación, horarios y condiciones de trabajo de las tripulaciones; organización y práctica operacional a bordo; características y uso eficiente de los combustibles, etc. Todo ello va orientado a reforzar la seguridad marítima, a prevenir la contaminación marina y, en

caso de accidente, a minimizar sus consecuencias y compensar los daños causados, por lo que el valor de esta "normativa global" para la humanidad es verdaderamente extraordinario.

Por eso sorprende que nos encontremos, una vez más, con dos iniciativas de las instituciones europeas (en este caso, la Comisión y el Parlamento) que ponen en peligro lo ya conseguido y amenazan con generar un rompecabezas de normas diferentes entre los distintos países.

En julio pasado, la Comisión propuso revisar la Directiva que regula los contenidos de azufre en los combustibles marinos, yendo en varios aspectos más allá que la normativa internacional (Anexo VI del Convenio MARPOL) y, en las discusiones que actualmente están teniendo lugar en el Parlamento Europeo, en lugar de eliminarse o suavizarse esas diferencias, se están planteando propuestas incluso más alejadas del marco de la OMI.

Ahora, la Comisión, tras las importantes medidas ya adoptadas por la OMI para controlar las emisiones de CO₂ de los buques, en lugar de seguir apoyando la implantación de "medidas de mercado" en la propia OMI, ha iniciado un proceso de con-

sulta y anuncia para el próximo verano propuestas normativas para el ámbito de la Unión Europea.

Hay que decir, una vez más, "alto y claro", que ese no es el camino. No tiene sentido que los Estados europeos ratifiquen Convenios internacionales, como en este caso MARPOL, para luego hacer su propia normativa al margen de los mismos. ¿Con qué fuerza moral puede Europa pedir a China o la India que se sumen a una regulación global de las emisiones de CO₂ si ella misma aplica los convenios internacionales como le parece conveniente?

Si las instituciones europeas y los Estados miembros consideran que es necesario reforzar algún aspecto de la seguridad marítima, el camino correcto y el más eficaz sería proponerlo en la OMI para que se adopte y se aplique a los buques de todas las banderas y en todas las zonas del mundo. Y esto la Comisión lo sabe bien, porque, en unas recientes declaraciones, el comisario de Transportes, Siim Kallas, ha anunciado que se va a seguir esta política, proponiendo a la OMI que se revisen las normas sobre seguridad de los buques de crucero. Entonces... ¿por qué razón no se aplica también a la normativa sobre emisiones a la atmósfera?

Editorial

Es vital mantener el carácter global de la regulación del transporte marítimo

3

Noticias Marítimas

Situación del Mercado 4

Nacional 7

Internacional 10

Foto portada: Bulkcarrier "Castillo de San Pedro" (73.204 tpm), de E.N. Elcano.

anave.es



Boletín informativo de Anave n° 519 febrero 2012

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

14 El CEHIPAR: una apuesta segura de futuro para el sector marítimo

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
¿Funciona correctamente su equipo ECDIS?: pruebas propuestas por la IHO