



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Miércoles, 2 de julio de 2008, a las 11:00 h
Palacio de Zurbano – c/ Zurbano, nº 5 – 28010 Madrid

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas.
 - 2.1. Ayudas Código ISPS.
 - 2.2. Proyecto de Ley General de la Navegación.
 - 2.3. Impacto de la huelga de transportistas por carretera.
 - 2.4. Reuniones en ECOSA.
 - 2.5. Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Asuntos industriales. Informe sobre las reuniones mantenidas en la mesa de negociación con las Centrales Sindicales.
4. Emisiones a la atmósfera procedentes de buques.
 - 4.1. Reunión mantenida en la DGMM (5 junio) con varios departamentos de la Administración y AOP.
 - 4.2. Reunión intersesional de la OMI sobre emisiones de CO₂.
5. Asuntos varios.
6. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de acta de la última reunión del Comité Directivo, celebrada el 22 de mayo, se circuló con fecha 2 de junio. No habiéndose recibido observaciones, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Ayudas Código ISPS.

Con fecha 27 de mayo se enviaron a la DGMM nuestras alegaciones sobre el proyecto de Orden que nos había sido consultado. Según se acordó en la última reunión del Comité Directivo, se valoraba favorablemente en general el procedimiento propuesto, a través de módulos, si bien se proponían tres enmiendas puntuales:

- Que se incluyesen también como beneficiarios todos aquellos buques que, habiendo sido certificados en el Código PBIP por la administración española, ya no estén en operación por haber causado baja.
- Que se mantuviese la proporción de compensación que ANAVE había propuesto entre los buques de pasaje y los de carga (1,4), que en el proyecto consultado pasaba a ser de 2,0.
- Finalmente, en relación con buques de pabellón español, en los que la empresa titular del DOC no es española, dar la posibilidad de que fuese considerada como beneficiaria una empresa naviera española, relacionada con la gestión de dicho buque, en la que haya cedido expresamente sus derechos a tal efecto la empresa titular del DOC.

Pedíamos, no obstante, que la prioridad fuese conseguir una rápida tramitación de estas ayudas.

Aunque no se ha recibido respuesta por escrito a esta carta, verbalmente se nos ha indicado que ha sido tenida en cuenta únicamente la segunda de las tres modificaciones propuestas. El proyecto ha sido ya enviado a la Secretaría General Técnica de Fomento, para continuar su tramitación.

2.2. Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima (PLGNM).

A través de la Secretaría General Técnica del Ministerio de Justicia, se nos informó de que estaba previsto elevar próximamente al Consejo de Ministros para aprobación y remisión a las Cortes nuevamente el PLGNM.

Con este motivo, el 10 de junio se mantuvo una reunión con el Secretario General Técnico, D. Luis de Villameriel y el Subdirector a cargo del proyecto, D. Julio Fuentes, así como con los asesores externos de ANAVE en esta materia, D. Eduardo Albors y D. Javier Portales. En la misma, ANAVE reiteró y razonó las propuestas de enmienda que se habían formulado en su momento al texto del proyecto, por si alguna pudiera ser recogida en esta ocasión.

Asimismo, el ministerio nos consultó sobre la conveniencia o no de revisar el tratamiento del embargo preventivo de buques en el PLGNM. Básicamente, el proyecto se basa en el Convenio de 1999 sobre la materia que ha sido suscrito por España pero aún no ha entrado en vigor. Actualmente, como es sabido, este asunto se regula en España por el Convenio de 1952 y una breve ley de aplicación del mismo, de 1967.

Para evacuar esta consulta, y dada la urgencia de la misma, se contactó directamente con los asesores jurídicos de cierto número de empresas asociadas, pudiendo constatar una clara mayoría de opiniones en el sentido de mantener la regulación actual hasta tanto entre,

eventualmente, en vigor, el Convenio de 1999. Se informó en este sentido al ministerio de Justicia con fecha 24 de junio.

En relación con este asunto, hemos estado también en contacto con la DGMM, donde se nos ha indicado que uno de los aspectos que se incluirá en la misma será la modificación de la ley 27/1992, en el sentido de permitir que los puestos de capitán y primer oficial de los buques de pabellón español sean ocupados por ciudadanos no españoles, nacionales de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, en la medida en que las funciones públicas derivadas de dichos cargos no ocupen una parte importante de su tiempo ni sean ejercidas forma habitual. Se reflejarían de este modo en la legislación las sentencias del tribunal de Luxemburgo y del Supremo, de 2003, sobre esta materia.

Según se nos ha indicado, está previsto que el Consejo de Ministros apruebe el PLGNM el viernes 27 de junio.

2.3. Impacto de la huelga de transportistas por carretera.

Como consecuencia de la huelga realizada por el sector de transportistas por carretera, varias empresas navieras asociadas se vieron obligadas a suspender sus servicios durante la primera y segunda semana de junio, debido a la falta de carga en los puertos.

Desde ANAVE fueron varias las gestiones realizadas:

- Facilitar a las empresas un contacto en el Ministerio del Interior para informar sobre cualquier medida que obstaculizara la libre circulación de mercancías. (Circular ref: Varios 34/2008/MC de 11 de junio)
- Informar respecto del desarrollo de las negociaciones de los transportistas con la administración y los acuerdos alcanzados (Circular Ref: Varios 33/2008/MC de 11 de junio).
- Enviar una nota de prensa informando a los medios de los graves daños y perjuicios que se estaban causando a las empresas navieras (13 de junio).
- Mantener contacto permanente con los puertos para recabar información sobre la situación en los mismos: información a las empresas al respecto. (Circulares ref: Varios 35 y 36/2008/MC de 12 y 13 de junio)

Se ofrecerá a las empresas la posibilidad de comentar este asunto y proponer posibles acciones de ANAVE tanto en relación con lo sucedido como en el caso de que se volvieran a producir hechos similares.

2.4. Reuniones en ECSA.

El 3 de junio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en Bruselas en una reunión del *Shipping Policy Committee* de ECSA, del que D. Manuel Carlier es presidente.

Posteriormente, los días 19 y 20 de junio, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier participaron en una reunión del *Board of Directors* de ECSA en Oslo.

En el *Board of Directors*, D. Manuel Carlier fue confirmado como presidente del *Shipping Policy Committee* de ECSA para los próximos 2 años.

En ambas reuniones, uno de los asuntos a los que se dedicó una mayor atención fue la problemática derivada de la regulación medioambiental y, especialmente, de las emisiones a la atmósfera de sustancias contaminantes y de efecto invernadero por parte de los buques.

En este contexto, ECSA, junto con la Asociación Europea de fabricantes de equipos marinos (EMEC), organizó en Bruselas el 4 de junio un seminario bajo el lema *Shipping and Climate Change*, que contó con la asistencia de representantes del Parlamento Europeo, de la Co-

misión y de los Estados Miembros. Asistieron, en representación de ANAVE, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco.

Con ocasión de estas reuniones, se ha invitado a asistir al acto de clausura de la Asamblea General de ANAVE al presidente de ECSA, Philippe Louis-Dreyfus, quien ha aceptado y está previsto pronuncie unas breves palabras en dicho acto.

2.5. Asistencia a otras reuniones y jornadas.

- El 27 mayo, Dña. Araiz Basurko asistió, en Vigo, a una reunión informativa de EMSA (*European Maritime Safety Agency*) sobre la quinta convocatoria publicada por este organismo para la contratación de buques anticontaminación en la costa atlántica europea desde Oporto (Portugal) hasta Brest (Francia). Participaron también varias empresas navieras asociadas.
- Del 28 al 30 de mayo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco representaron a ANAVE presentando sendas ponencias en el Congreso sobre Factores Subestándar en el Transporte Marítimo, que se celebró en Gijón, organizado por la delegación territorial en Asturias de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España.
- El 3 junio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en Bruselas en una reunión del *Shipping Policy Committee* de ECSA, del que el primero es presidente.
- El 4 junio, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en el *Workshop* sobre Transporte Marítimo y Cambio Climático que ECSA y EMEC organizaron en Bruselas.
- El 5 de junio, D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión de coordinación con AOP y varios departamentos ministeriales, celebrada en la DGMM, en la que se trató sobre la revisión del Anexo VI de MARPOL y sobre la reunión intersesional del grupo de trabajo de la OMI sobre gases de efecto invernadero, a celebrar en Oslo.
- El 10 de junio, D. Manuel Carlier y Dña. Alicia Velasco mantuvieron una reunión con el Secretario General Técnico del ministerio de Justicia, D. Luis Villameriel, y el subdirector del mismo ministerio, D. Julio Fuentes para tratar el Proyecto de Ley de la Navegación Marítima.
- El 11 de junio, Dña. Araiz Basurko participó en la reunión conjunta del GT tripartito sobre gases de efecto invernadero celebrada en la sede de ICS en Londres.
- El 16 junio, D. Manuel Carlier asistió a la Junta Directiva del Short Sea Promotion Centre Spain en la sede de Puertos del Estado.
- Los días 19 y 20 junio, D. Juan Riva, y D. Manuel Carlier participaron en la reunión del *Board of Directors* y en la Asamblea de ECSA en Oslo.
- El 23 de junio, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Alicia Velasco se reunieron con D. Eduardo Albors y D. Javier Portales para tratar el Proyecto de Ley de Navegación.
- El 24 junio se reunió la Comisión Permanente de ANAVE, para discutir sobre las materias a incluir en el discurso del presidente en el acto público de clausura de la Asamblea anual de ANAVE.

3. Asuntos industriales. Informe sobre las reuniones mantenidas en la mesa de negociación con las Centrales Sindicales.

El 21 de mayo se celebró una nueva reunión de la Mesa negociadora con las centrales sindicales. Los avances en la misma siguen siendo muy lentos y permanecen las divergencias sobre el tratamiento a dar a los trabajadores no comunitarios.

A lo largo del mes de junio, se han fijado en dos ocasiones fechas para una nueva reunión, pero en ambos casos han sido pospuestas por dificultades de agenda de los representantes sindicales.

4. Emisiones a la atmósfera procedentes de buques.

4.1. Reunión mantenida en la DGMM con varios departamentos de la Administración y AOP.

El 5 de junio, atendiendo a una petición conjunta de ANAVE y AOP, la DGMM convocó una reunión de preparación previa a la sesión intermedia del grupo de trabajo sobre gases de efecto invernadero (CO₂) de la OMI, que estaba prevista para los días 23-28 de junio en Oslo. En la misma participaron los mismos departamentos de la Administración que ya asistieron a la reunión de coordinación del Comité MEPC 57 (monográfica del Anexo VI de MARPOL) el pasado marzo, pertenecientes a los ministerios de Fomento, Industria y Medio Ambiente.

En dicha reunión se analizaron dos materias únicamente:

- Consecuencias negativas, tanto económicas como medioambientales (por el potencial aumento de las emisiones de CO₂), que se derivarían de la posible calificación del mar Mediterráneo como zona de control de emisiones de azufre (SECA).
- Posibles medidas para la reducción de las emisiones de CO₂ en el transporte marítimo y, en particular, consecuencias que se derivarían sobre el *Short Sea Shipping* europeo de la posible inclusión de los buques en un sistema de comercio de emisiones.

Pocos días después, se obtuvo copia de un borrador de propuesta del gobierno francés para suavizar las exigencias que actualmente impone la OMI para declarar una nueva zona como SECA, en lo que se entiende es un primer paso para proponer una SECA en el Mediterráneo.

4.2. Reunión intersesional de la OMI sobre emisiones de CO₂.

Como queda dicho, entre los días 23 y 28 de junio se está celebrando en Oslo una reunión intermedia para tratar la problemática de los gases de efecto invernadero.

ANAVE analizó los documentos que se iban a debatir en dicha reunión y circuló un informe de valoración de los mismos entre los representantes de la Administración que asistieron a la reunión de la DGMM. La principal conclusión es que hay un documento de Noruega sobre comercio de emisiones que podría ser objeto de bastantes apoyos, ya que el sistema que se propone es muy simple. Ello podría conducir a que, contrariamente a lo que se pensaba, fuese posible que se llegase a un acuerdo sobre este asunto en la OMI en un plazo relativamente breve.

El informe de ANAVE, por una parte, valoraba que esto sería positivo, por cuanto evitaría el establecimiento de un sistema de comercio de emisiones únicamente en el ámbito de la Unión Europea. No obstante, tendría una repercusión potencialmente negativa sobre el transporte marítimo intracomunitario (SSS) si no se toman medidas complementarias. El

resultado podría ser la desviación de carga del transporte marítimo a la carretera, con lo que a la postre, en dichos transportes se generaría más CO₂. De ahí que se recomendase que los Estados miembros de la UE actuaran con cautela y, en caso de apoyar la citada propuesta noruega, se hiciese la salvedad de obtener un tratamiento especial para el SSS.

Con ocasión de la reunión de la Junta Directiva de la asociación de promoción del SSS (SPC-Spain), celebrada el 16 de junio, D. Manuel Carlier propuso que el presidente de dicha asociación dirigiese un escrito a la DGMM en la misma línea, sobre la necesidad de prever un tratamiento especial o una compensación al SSS europeo. Esta propuesta fue aceptada y dicho escrito se envió con antelación a la reunión de Oslo.

Con carácter previo a la reunión de Oslo, el 16 de junio se celebró una reunión de coordinación sobre este asunto de los Estados de la UE en Bruselas. Como resultado de la misma, tanto los Estados miembros como la Comisión han valorado positivamente la voluntad de alcanzar acuerdos en el seno de la OMI, de ámbito global y aplicación homogénea para todas las banderas, por lo que no se plantean en principio soluciones regionales.

Se informará verbalmente en la reunión del Comité Directivo de los resultados que ya se puedan conocer de la reunión de Oslo y, en su momento, se hará una circular detallada.

5. Asuntos varios.

5.1 Bonificación del 3% en la tasa al buque para incrementar la calidad.

Como las empresas recordarán, el artículo 27.6 de la Ley 48/2003 establece una bonificación del 3% en la tasa al buque “*para incrementar la calidad en la prestación de los servicios*”, cuya aplicación práctica estaba pendiente de la aprobación, por parte de Puertos del Estado, de unos manuales de servicio que especifiquen los compromisos de calidad que dan acceso a la misma.

Una vez dichos manuales de servicio han sido aprobados por parte de Puertos del Estado, la Ley 48/2003 establece que cada Autoridad Portuaria podrá desarrollar su manual específico, entendiéndose que, en caso de no hacerlo, se acogen al manual genérico elaborado por Puertos.

Recientemente, la Autoridad Portuaria de Cartagena nos ha confirmado que su Consejo de Administración aprobó, el pasado 14 de mayo, asumir como propio el manual aprobado por Puertos del Estado, por lo que, a partir de ese momento, las empresas navieras que presten servicios de transporte marítimo en dicho puerto y presenten una Certificación emitida por una empresa acreditada, en la que se indique su cumplimiento, podrán obtener una bonificación del 3% en la tasa al buque.

Aunque por ahora sólo hemos recibido contestación formal de Cartagena, hemos solicitado a todas las Autoridades Portuarias que nos confirmen su adhesión al manual elaborado por Puertos del Estado, o, en su caso, nos envíen el que vaya a aplicarse en cada puerto, de forma que aquellas empresas que obtengan la certificación puedan acceder a esta bonificación en todos los puertos dependientes del Ente Público.

Las empresas acreditadas por Puertos del Estado para emitir la certificación son las siguientes:

- AENOR – Antón Elejabeitia – Tel: 91 432 59 36 – aeleja@aenor.es servicios@aenor.es
- ECA Certificación (Bureau Veritas) – Pedro Climent – Director Zona Centro – Tel: 91 784 89 05 – pcliment@ecacertificacion.com

- LRQA (Lloyd's) – Begoña Barturen (Directora de Calidad) o Begoña Alonso (Directora Técnica de Servicios de Calidad) – Tel: 94 480 11 10 – begona.barturen@lr.org – bego-na.alonso@lr.org
- SGS – Purificación Sánchez – 91 313 8703 – purificacion.sanchez@sgs.com

5.2 Nuevo convenio sobre transporte marítimo de UNCITRAL.

Del 16 de junio al 3 de julio de este año se está celebrando en Nueva York el 41º periodo de sesiones de la Comisión de la ONU para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL). Entre los muchos asuntos que se han tratado, el que más afecta a nuestro sector es un Proyecto de Convenio sobre transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo, que se pretende reemplace a medio plazo a las Reglas de La Haya-Visby y a las Reglas de Hamburgo. Ha presidido la delegación española D. Rafael Illescas. ICS ha participado en esta reunión coordinando los intereses de sus asociaciones miembros, entre ellas ANAVE.

El punto más delicado de estas sesiones ha sido la pretensión de la Comisión Europea de incluir en el articulado de dicho Convenio una llamada "cláusula de desconexión", según la cual la Unión Europea se reservaría el derecho a regular con normativa propia diferente el transporte multimodal de mercancías, una materia en la que la Comisión ha venido trabajando pero sin recibir hasta ahora apoyo mayoritario de los Estados miembros, que se han decantado claramente por una regulación de ámbito global de estas materias.

A petición de ICS, y en contacto con la DGMM, se confirmó que la delegación española había recibido instrucciones de no apoyar la citada "cláusula de desconexión", por entender que la misma supondría menoscabar seriamente la uniformidad en la aplicación del futuro Convenio.

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre los acuerdos alcanzados en este periodo de sesiones.

5.3 Recomendaciones para evitar siniestros en buques cementeros.

La Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, órgano adscrito a la DGMM y especializado en la investigación técnica de accidentes marítimos, una vez conocidas las causas del naufragio del "*Portland*", ha formulado unas recomendaciones de seguridad a las navieras que operan cementeros con el fin de incluirlas en los procedimientos operativos del buque.

Fundamentalmente, se aconseja a los cargadores, terminales y capitanes comprobar que el buque permanece en puerto el tiempo necesario, una vez completada la operación de carga, para asegurar una ventilación y asentamiento adecuado del cargamento. Si, por causas excepcionales, el buque se debe hacer a la mar sin agotar el tiempo de asentamiento, se debe realizar la navegación a rumbos que minimicen la amplitud de los balances.

Además, el Libro de estabilidad del buque debe contener una recomendación expresa a los capitanes sobre este aspecto, de forma que no se compute el tiempo de la maniobra como tiempo de asentamiento.

5.4 Cierre de puertos rusos al tráfico marítimo.

La Secretaría General Técnica del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación ha comunicado la decisión tomada por el Presidente del Gobierno ruso de cerrar varios puertos de mar y fluviales a buques extranjeros. Esta medida afecta a 6 regiones y 17 puertos, principalmente:

- Los puertos de Murmansk y Karelia.
- Un puerto de la región de Primorie.
- Todos los de Sajalín y Chukotka.
- Un puerto de la región autónoma hebrea en la frontera con China.

5.5 Actualización de Certificados del Convenio SOLAS.

El 1 de julio de 2008 entran en vigor las disposiciones de la resolución MSC.216(82), que introduce enmiendas en los Certificados de Seguridad para Buque de Pasaje, de Seguridad de Construcción para Buque de Carga y de Seguridad para Buque de Carga. A partir de esta fecha, deben figurar de forma explícita en los citados certificados los siguientes datos:

“Fecha de construcción:

- *Fecha del contrato de construcción.*
- *Fecha en que se colocó la quilla o en que la construcción se hallaba en una fase equivalente.*
- *Fecha de entrega”.*

Se insta a las empresas que no dispongan de la información anterior incorporada en sus certificados a que contacten con la Subdirección General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos para proceder a su actualización.

5.6 Sistemas de visión activa durante las maniobras con visibilidad restringida.

Recientemente, la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación nos ha remitido un documento informativo sobre un novedoso sistema de “visión activa” para buques, que podría resultar de utilidad para las maniobras en puerto en situaciones de visibilidad restringida.

Este sistema ha sido desarrollado por un Centro nacional de investigación y desarrollo tecnológico, especializado en imagen y sistemas de visión artificial. En esencia, incorpora una fuente de luz láser que ilumina una zona concreta, que está sincronizada a una cámara que trabaja en el infrarrojo cercano.

Para aquellas empresas que tengan interés en conocer con más detalle esta nueva tecnología, ANAVE dispone de los datos de contacto del citado Centro tecnológico.

5.7 Investigación de accidentes marítimos.

El 5 de junio se publicó en el BOE el RD 862/2008, que regula la investigación de incidentes marítimos y las reglas de funcionamiento de la Comisión permanente de investigación, órgano que analiza las causas técnicas y factores que han contribuido al accidente y formula medidas correctivas y recomendaciones dirigidas a prevenirlos. Entrará en vigor **a los tres meses** de su publicación en el BOE.

Esta Comisión goza de independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto y, en ningún caso, su objetivo es determinar la culpa o responsabilidad de dichos incidentes. Para llevar a cabo la recopilación de información en la investigación, la Comisión debe utilizar el “Código para la investigación de siniestros y sucesos marítimos” de la OMI, en su versión enmendada, que incluye una serie de directrices sobre el factor humano.

5.8 Canje de los Certificados de especialidad relacionados con el Código ISPS.

El 23 de junio se publicó en el BOE una Resolución de la DGMM, por la que se crea el Certificado de Especialidad de Oficial de Protección del Buque (OPB) y Oficial de la Compañía para la protección marítima (OPC).

Esta disposición, que se aplicará a partir del próximo 23 de septiembre, desarrolla el RD 1617/2007 (BOE de 20 de diciembre) sobre medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo y establece las condiciones de homologación y control de los Centros de formación, además de los requisitos para obtener los Certificados de especialidad de OPB y OPC.

Según la Resolución, el titular de un Certificado OPB/OPC emitido con anterioridad al 23 de junio de 2008 deberá canjear su certificado actual por el Certificado de Especialidad OPB/OPC, cumplimentando una solicitud y efectuando el pago de la tasa correspondiente.

Aunque los Certificados actuales mantendrán su validez durante el plazo de 2 años, se insta a las empresas para que inicien el canje de los nuevos Certificados de especialidad de forma gradual, para evitar posibles problemas de última hora.

5.9 Compuestos organoestánicos en buques.

El DOUE de 14 de junio publicó el Reglamento 536/2008, que desarrolla el 782/2003 relativo a la prohibición de compuestos organoestánicos en buques, cuya aplicación se hará efectiva a partir del próximo 4 de julio.

Su objetivo es que la prohibición a los buques de pabellón europeo de llevar compuestos organoestánicos que actúan como biocidas, en el casco y en las partes o superficies externas del buque, se aplique también a los buques de pabellón de países terceros que entren en puertos o terminales mar adentro de un Estado miembro.

A partir del próximo **17 de septiembre**, fecha de entrada en vigor del Convenio AFS de la OMI, los buques deberán disponer del Certificado Internacional de Sistema Antiincrustante, conforme al Anexo 4 de dicho Convenio.

5.10 Publicación de la regla sobre LRIT de SOLAS en el BOE.

El 26 de mayo, el Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación publicó en el BOE la Resolución MSC.202(81), adoptada en mayo de 2006, que incluye la nueva regla 19-1 sobre Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de los Buques (LRIT) en el Capítulo V del SOLAS sobre Seguridad de la Navegación, que está en vigor desde el pasado **1 de enero** (ver notas de la reunión del Comité Directivo de mayo de 2008).

5.11 Resultado de la reunión del MSC 84 sobre el sistema LRIT.

Tal y como se indicó en la última reunión del Comité Directivo (22 de mayo), la problemática actual en este asunto es conseguir que la compleja estructura operativa que engloba el sistema LRIT esté en funcionamiento en la fecha de aplicación, **1 de enero de 2009**, independientemente de que el buque tenga instalado el equipo a bordo o, al menos, que el retraso, si lo hubiera, no suponga un problema para las empresas navieras.

En la reunión del MSC 84, Panamá anunció que tendrá operativo el sistema a finales de 2008, en contraste con la UE, cuya Presidencia declaró que en Europa el Centro de Datos LRIT no estará en funcionamiento hasta el tercer trimestre de 2009 en el mejor de los casos.

El MSC dedicó gran parte del periodo de sesiones a tratar sobre la viabilidad económica del LRIT, dejando sin respuesta las cuestiones de tipo operacional. Varias delegaciones manifestaron que ningún buque debe sufrir sanciones por parte de cualquier Estado o Administración en caso de que no pueda transmitir datos LRIT, siempre que el equipo esté disponible a bordo y se pueda demostrar que funciona en modo de prueba.

5.12 Directiva sobre calidad del aire ambiente (CAA).

El 11 de junio se publicó en el DOUE la Directiva 50/2008, sobre CAA y a una atmósfera más limpia en Europa, en relación al SO₂, NO₂, CO, NO_x, PM, plomo y benceno. Entró en vigor al día siguiente de su publicación. Sus objetivos principales son:

- Definir y establecer objetivos de CAA para evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos para la salud humana y el medio ambiente en su conjunto.
- Evaluar la CAA en los Estados miembros fundamentándose en métodos y criterios comunes.
- Obtener información sobre la CAA para combatir la contaminación atmosférica.
- Asegurar que la información sobre CAA está a disposición de los ciudadanos.

Este nuevo instrumento normativo **no hace referencia expresa al transporte marítimo** y encomienda a los Estados miembros evaluar la CAA, elaborar planes de gestión de la calidad del aire en zonas y aglomeraciones en las que se rebasen los umbrales definidos antes del 1 de junio de 2010.

5.14. Reunión prevista del MedGroup.

Del 25 al 27 de septiembre, ANAVE organizará en la isla de Menorca una reunión del Med-Group (asociaciones de navieros de España, Francia, Grecia, Italia y Portugal). Previsiblemente, en esta ocasión se incorporará por primera vez a la misma la asociación de Chipre. Como es sabido, la finalidad de estas reuniones es coordinar posiciones con los países del Sur de la UE, con vistas a su debate posterior en los Comités de ECSA, especialmente en aquellas materias en las que puede haber divergencia de intereses con los países del Norte.

Se pide a las empresas asociadas con delegaciones o servicios en Menorca su colaboración en la organización y patrocinio de los costes de estas reuniones y se les invita a asistir a las mismas, como es habitual cuando se celebra en otros países.

5.15 Jubilación de D. Salvador García Suira.

El próximo día 31 de julio, causará baja en el personal de ANAVE, por jubilación, D. Salvador García Suira, quien ha venido prestando sus servicios a la Asociación, primero como chófer y, posteriormente, como administrativo, desde octubre de 1968, es decir, durante casi 40 años, siendo un ejemplo de constancia, lealtad y cumplimiento del deber.

Se propondrá al Comité Directivo que conste en acta el agradecimiento de la Asociación por los servicios prestados.

6. Ruegos y preguntas.