



REUNIÓN CONJUNTA DEL COMITÉ DIRECTIVO Y LA COMISIÓN PERMANENTE DE ANAVE

Jueves, 3 de febrero de 2009, a las 12:00 h
Sede de ANAVE– c/ Dr. Fleming, 11, 1 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. Gestiones cerca del Ministerio de Economía ante la crisis económica.
 - 2.2. Proyecto de Ley General de la Navegación, trámite de enmiendas.
 - 2.3. Proyecto de modificación de la Ley de Extranjería.
 - 2.4. Proyecto de Reglamento UE sobre Derechos de los Pasajeros.
 - 2.5. Asamblea de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).
 - 2.6. Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2009.
4. Proyecto de modificación de la Ley 48/2003, de régimen económico y prestación de servicios en los Puertos de Interés General.
5. RD sobre inspecciones a botes salvavidas.
6. Asuntos varios.
7. 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 11 de diciembre, se circuló el lunes 19 de enero, junto con Orden del Día de esta reunión. No habiéndose recibido ninguna otra observación se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Gestiones cerca del Ministerio de Economía ante la crisis económica.

Se recordará de la última reunión del Comité Directivo que, tras consultar con la CEOE, el pasado 1 de diciembre, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier mantuvieron una reunión con el Secretario General de Política Económica y Economía Internacional, D. Ángel Torres y el Director General de Política Económica, D. Juan E. Gradolph, en la que solicitaron medidas urgentes para apoyar la liquidez de las empresas navieras, muy especialmente la posibilidad de establecer una línea especial de financiación de capital circulante con participación del ICO.

En dicha reunión los representantes de la Administración se refirieron a una línea de 10.000 millones de euros (al 50% entre el ICO y la banca comercial), que ya estaba aprobada y que se pondría en funcionamiento el 1 de enero, específicamente para financiación de circulante. Aunque estaba aprobada únicamente para PYMES y trabajadores Autónomos, no descartaron la posibilidad de adaptarla para dar cabida a otras empresas, entre ellas las navieras, estableciendo un límite por empresa de los 5 millones de euros que solicitaba ANAVE lo que, suponiendo la concurrencia de unas 50 empresas navieras, conduciría a un presupuesto total de unos 250 millones de euros.

Quedaron en estudiar esta posibilidad y nos pidieron que, por nuestra parte, en contacto con la Confederación Española de Cajas de Ahorro y la Asociación Española de la Banca, sondeásemos el posible interés de estas organizaciones por solicitar conjuntamente una modificación de la línea de PYMES antes citada.

En dichos contactos, que mantuvimos a mediados de diciembre, quedó claro que tanto AEB como CECA no pedirán al Gobierno la apertura de una línea de este tipo, porque no quieren que se interprete que están pidiendo ayudas para la propia banca. No obstante, ambas también indicaron que el mecanismo que se ha instrumentado para PYMES y autónomos a través del ICO es de gran interés para las entidades financieras, que creen que se utilizará ampliamente. Ambas organizaciones verían con muy buenos ojos que se instrumentase una línea análoga, con mayor límite de crédito por empresa, para aquellas que no cumplan la condición de PYMES y, en el caso concreto de las empresas navieras, *“habría sin duda entidades financieras interesadas en utilizarla”*.

De esta información se dio traslado inmediato al ministerio de Economía y, en el mes de enero se han reiterado los contactos, esta vez a través del Director General de Política Económica, a quien se ha informado de que la situación en el mercado internacional de fletes de transporte marítimo no ha mejorado. Los créditos al comercio internacional se siguen concediendo de forma extraordinariamente restrictiva, lo que hace que la demanda efectiva de transporte esté en niveles bajísimos y las perspectivas son que esta situación podría durar al menos hasta mediados de este año. La demanda de transporte en los tráficos de cabotaje nacional ha caído también notablemente. Se ha insistido en que, en este contexto, la situación financiera de bastantes empresas españolas empieza a ser muy delicada, lo que hace que la medida propuesta sea cada vez más necesaria y, sobre todo, urgente. La respuesta ha sido, nuevamente, que el ministerio toma buena nota, agradece la información y la elevará al gobierno.

Posteriormente, en contacto con el presidente del Consejo de Transportes de la CEOE, D. Lorenzo Chacón (Asintra), pudimos confirmar que esta necesidad del sector naviero es plenamente compartida por las empresas de transportes en general. En la medida en que éstas cumplan las condiciones de PYMES, tienen en la línea existente un potencial apoyo, pero las que tienen por número de empleados y/o facturación una dimensión superior (sin llegar, en general, a lo que se entiende por “grandes empresas”) se encuentran en una situación cada vez más delicada.

El día 26 de enero, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier participaron en una reunión del Consejo de Transportes de la CEOE, en la que, a propuesta del Sr. Chacón, y tras explicación por los representantes de ANAVE, se acordó que el Consejo solicite formalmente al gobierno, con el respaldo de la CEOE, el establecimiento de una línea de este tipo para empresas de transportes (incluyendo transporte marítimo). La argumentación sería que, aún siendo plenamente conscientes de la limitación de los recursos y la magnitud de las necesidades, lo que hace imprescindible priorizar, el sector transportes juega un papel fundamental en la economía y, la supervivencia de las empresas españolas de transportes, será crucial para que, en su momento, la recuperación de la economía española pueda llevarse a cabo de la forma más rápida posible. En consecuencia, se acordó concertar próximamente una entrevista con el Secretario General de Economía, D. Ángel Torres.

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre cualquier novedad.

2.2. Proyecto de Ley General de la Navegación, trámite de enmiendas.

Tras la aprobación por el Consejo de Ministros el pasado 5 de diciembre, el texto, ya en la forma de Proyecto de Ley, fue remitido a las Cortes y el pasado 19 de diciembre se produjo la apertura del trámite de enmiendas.

Tomando como base lo tratado en la reunión del grupo de trabajo celebrada el pasado 11 de noviembre en las oficinas de ANAVE, el 23 de enero se remitieron a cada uno de los portavoces de los grupos parlamentarios integrantes de la Comisión de Justicia del Congreso de los Diputados, un escrito en el que se apoyaba el proyecto con carácter general y se adjuntaban algunas propuestas de enmiendas a aspectos puntuales:

- Aquellas que no habían sido asumidas por los ministerios de Fomento y Justicia en la tramitación previa.
- Una ligera modificación en el art. 314.2 relativo a la responsabilidad del porteador en régimen de conocimiento de embarque para establecer inequívocamente que se regirá por las Reglas de la Haya-Visby (asunto tratado en la citada reunión del grupo de trabajo).
- La eliminación del art. 330, relativo a los Derechos y obligaciones del pasajero, que fue introducido a propuesta de otro ministerio el pasado 12 de diciembre y trata cuestiones tales como la prestación de asistencia a discapacitados, suministro de información y la obligación de compensación en caso de retraso, suspensión o cancelación. Dado que estas cuestiones están siendo tratadas en estos momentos en la UE en el marco de una propuesta de Reglamento comunitario sobre Derechos de los pasajeros, y para evitar una posible contradicción con el Derecho interno, lo razonable sería excluirlas del PLGNM.

En principio, está previsto que la fase de enmiendas en el Congreso de los Diputados concluya el 10 de febrero, no obstante, es probable que este plazo sea prorrogado. En los próximos días está previsto contactar personalmente con los grupos parlamentarios para ver la posibilidad de que hagan suyas y presenten algunas de nuestras propuestas de enmienda.

2.3. Proyecto de modificación de la Ley de Extranjería.

El pasado 24 de diciembre la DGMM (con urgencia) y, posteriormente, la CEOE, nos trasladaron un borrador de Anteproyecto de reforma de la Ley Orgánica de Extranjería para informe. El 26 de diciembre planteamos a través de la DGMM las siguientes propuestas de modificación:

- Régimen especial para la contratación de marinos. Como es sabido, el actual Reglamento de extranjería suprimió la exención que facultaba el otorgamiento de autorizaciones de trabajo a los trabajadores extranjeros enrolados en buques del REC sin necesidad de contemplar la situación nacional de empleo. En nuestras alegaciones hemos planteado la recuperación de la citada exención mediante su inclusión directa en el propio Anteproyecto de Ley.
- Expresa mención a la validez del enrole como autorización para trabajar. Como se recordará, el anterior Reglamento de extranjería preveía expresamente la validez del enrole de los trabajadores extranjeros como autorización provisional de trabajo. En la actualidad esta cuestión está regulada en términos menos claros, en un Acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de junio de 2007, lo que ha provocado en varias ocasiones problemas con el procedimiento de entrada de marinos extracomunitarios a varias navieras asociadas. Hemos propuesto incluir en la Ley la regulación de esta cuestión según está ahora prevista en el Acuerdo del Consejo de Ministros, si bien clarificando sus términos para evitar que pueda ser cuestionada la validez del enrole como autorización provisional para trabajar.
- Exigencia de visado. En este punto se han planteado dos modificaciones fundamentales:
 - Que la Ley recoja expresamente los supuestos de exención de visado previstos en el Convenio sobre los documentos de identidad de la gente del mar de 1958.
 - Que la exención de visado, prevista en el actual Reglamento de Extranjería para estancias de hasta 3 meses o para tránsitos de menos de 5 días para los miembros de las tripulaciones de barcos extranjeros, se haga extensiva también para los tripulantes que vayan a embarcar en buques españoles.

A través de la CEOE tuvimos conocimiento de que este proyecto se iba a tratar en el Consejo Económico y Social. No obstante, dado que en el mismo están también representadas las organizaciones sindicales, no ha parecido práctico suscitar en dicho ámbito este tipo de propuestas. Parece más lógico, en principio, seguir el cauce del contacto directo con la Administración (DGMM y DG de Inmigración).

Se pedirá al Comité Directivo directrices sobre como proceder en este asunto.

2.4. Proyecto de Reglamento UE sobre Derechos de los Pasajeros.

A través de ECSA, y a comienzos de diciembre, conocimos que la Comisión Europea había presentado una propuesta de Reglamento comunitario sobre los Derechos de los Pasajeros, que circulamos a todas las empresas asociadas solicitando a las navieras afectadas nos remitiesen sus comentarios o sugerencias (Circ. 03/08/ES, de 5 de diciembre).

Esta propuesta de Reglamento regula las obligaciones del transportista y los derechos del pasajero en materia de asistencia a las personas discapacitadas y en los casos de retraso o cancelación del viaje. En esta última materia, el Reglamento contempla obligaciones de suministro de información, comida y alojamiento a los pasajeros, la prestación de un transporte alternativo y el reembolso parcial o total del precio del billete. Además, la propuesta obliga al porteador a establecer un procedimiento de gestión de las reclamaciones que se planteen en relación a los derechos y obligaciones cubiertos por el Reglamento, y obliga a los Esta-

dos Miembros a supervisar el cumplimiento del mismo mediante la creación de organismos al efecto.

El pasado 12 de enero, circulamos a todas las empresas asociadas un borrador de alegaciones, basadas en gran medida en las planteadas por ECSA (Circ. Exp. 01/09/GM). Tras incorporar las observaciones formuladas por las empresas, remitimos nuestras alegaciones finales a la DGMM, que las había solicitado con cierta urgencia, dado que los debates sobre esta propuesta iban a comenzar en los grupos de trabajo del Consejo en la última semana de enero.

Entre nuestras propuestas y comentarios sobre el Reglamento es de especial relevancia la de modificación de la excepción de obligaciones en caso de retraso o cancelación por causas ajenas al transportista. Hemos propuesto que dicha excepción contemplase los casos de retraso causados por circunstancias excepcionales o inevitables y también exceptuar en dichos casos las obligaciones de suministro de alimentos, alojamiento y de transporte alternativo.

No hemos recibido aún ninguna respuesta de la DGMM sobre nuestras alegaciones.

2.5. Asamblea de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain).

El pasado día 14 de enero, SPC-Spain celebró una reunión de su Junta Directiva y posteriormente una Asamblea, en las que ANAVE estuvo representada por D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco.

Se aprobaron el cierre de cuentas de 2008 y los presupuestos y cuotas para 2009. A ANAVE le corresponderá, en principio, una cuota anual de 8.000 euros, que podría llegar eventualmente hasta 9.757 si se organizaran actividades que lo hicieran necesario.

En la reunión de la Junta se trató ampliamente sobre el Anteproyecto de modificación de la Ley 48/2003, de régimen económico de los puertos, haciendo una exposición sobre el mismo D. Álvaro Rodríguez Dapena, de Puertos del Estado. Dada la trascendencia de este proyecto sobre el SSS, y el aumento previsto de las tasas para estos tráficos, a propuesta de ANAVE se acordó que SPC-Spain, en contacto con Puertos del Estado, promueva la celebración de una jornada de divulgación y debate sobre este proyecto, de carácter abierto, de forma que puedan tener acceso a la misma todos los sectores interesados.

No se ha confirmado aún la respuesta del presidente de Puertos del Estado a esta iniciativa.

2.6. Asistencia a otras reuniones y jornadas.

- El 8 de enero, se celebró una reunión del Grupo de Trabajo de Puertos de ANAVE, en la que participaron varias empresas asociadas, para tratar sobre el Anteproyecto de modificación de la Ley de Puertos (48/2003).
- El 14 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en reuniones de la Junta Directiva y de la Asamblea General de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), en la sede de Puertos del Estado.
- Ese mismo día, el presidente de ANAVE participó en la presentación de un seminario sobre los contratos de construcción y reparación de buques en el mercado actual, que organizaron en Madrid la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AI-NE) y AMYA Abogados. D. Guillermo Mendía asistió también al mismo.

- El 20 de enero, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier asistieron al *seminario “Global Challenges for Danish Shipping”* celebrado en Copenhague con motivo del 125 aniversario de la Asociación de Navieros Daneses y a una cena de gala que se celebró a continuación.
- Ese mismo día, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Estadísticas de SPC-Spain, que se celebró en la sede de ANAVE.
- El 21 de enero, Dña. Elena Seco se reunió, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, con el Director General de la Marina Mercante de Méjico, D. Adolfo Zagal, quien visitó España para entrevistarse con diversas autoridades e instituciones de marina mercante y construcción naval, para recabar información con vistas a una prevista reforma de la normativa mejicana sobre estas materias. D. Juan Riva y D. Manuel Carlier no pudieron entrevistarse con él por su viaje a Copenhague.
- El 22 de enero, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Medioambiente y Desarrollo Sostenible del COIN, del que es Vicepresidenta.
- El 26 de enero, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier participaron en una reunión del Consejo de Transportes de la CEOE para tratar sobre la redacción de un Memorandum de la situación del Sector de Transportes en España.
- El mismo día, D. Manuel Carlier recibió en la sede de ANAVE a D. Juan Manuel Gracia Menocal (presidente de la Agrupación “El Mar y sus Ciencias”) y a D. Alfonso Garzón (ex Director General de la Marina Mercante), quienes pidieron el apoyo de ANAVE, en coordinación con las escuelas y facultades de náutica, para facilitar el embarque en prácticas de alumnos de las mismas.
- El 28 de enero, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en la cuarta Asamblea general del Cluster Marítimo Español (CME), celebrada en el CEHIPAR, en el Pardo, Madrid. Entre otros asuntos, se eligió presidente del CME a D. José Luis Cerezo, se aprobó el presupuesto y plan de acción para 2009 y se acordó iniciar un procedimiento de modificación de estatutos para establecer un órgano ejecutivo entre las figuras del presidente y la asamblea. La siguiente asamblea se celebrará en Bilbao, en el marco de la feria SINAVAL (21 a 24 de abril) y la siguiente en Santander, en el próximo mes de julio.

3. Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2009.

El 24 de diciembre de 2008 se publicó en el BOE la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2009. Por lo que respecta a las empresas navieras, los aspectos más relevantes de dicha Ley han sido los siguientes:

- Ayudas a las empresas navieras por la implantación del Código ISPS: La DGMM nos ha confirmado que, dentro de la asignación que les corresponde, se ha incluido nuevamente una partida por importe de 2,5 millones de euros para compensar los costes incurridos por las empresas navieras españolas por la implantación del Código ISPS. Este año no será necesario publicar una nueva Orden de Bases, sino simplemente la convocatoria de 2009, que en principio será prácticamente igual que la de 2008. El propio Director General nos ha informado de que quiere dar a la tramitación la máxima urgencia posible y de que esperan tener publicada la convocatoria antes de finales de abril.
- Avales públicos y otras garantías: Se destina un máximo de 40 millones de euros para garantizar las operaciones de crédito concertadas por empresas navieras domiciliadas en España, destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española mediante la adquisición por compra, arrendamiento con opción a compra o por arren-

damiento financiero con opción a compra, de buques mercantes nuevos en construcción o usados cuya antigüedad máxima sea de cinco años. Las solicitudes de aval habrán de presentarse en un plazo de 6 meses como máximo desde la fecha de formalización de la adquisición del buque. El importe avalado no podrá superar el 35 por ciento del precio total del buque avalado. No se modifica, por tanto, la redacción de los últimos años. Recordemos, sin embargo, que el procedimiento se modificó a finales del pasado año (ver nuestra Circular EFI/5/2008/GM, 21 de octubre).

- Tasas: El artículo 74 establece que, a partir del 1 de enero de 2009, los tipos de cuantía fija de las tasas de la Hacienda estatal (entre las que se incluyen todas las tasas portuarias), se elevan hasta la cantidad que resulte de aplicación del coeficiente 1,02 al importe exigible en el ejercicio 2008 (es decir, aumentan un 2%).
- Cotización del régimen especial de los trabajadores del mar: El apartado Siete del art. 120 de la Ley de Presupuestos, establece la aplicabilidad al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 de dicho artículo. El apartado 1 establece como tope máximo de la base de cotización a partir del 1 de enero de 2009 en la cuantía de 3.166,20 euros mensuales. Como tope mínimo se establece la cuantía del salario mínimo interprofesional vigente en cada momento, incrementadas en un sexto, salvo disposición expresa en contrario.
- Interés legal del dinero: Se fija en un 5,50% hasta el 31 de diciembre de 2009 (Disposición adicional vigésima séptima).
- Subvenciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla: La Ley de Presupuestos para el año 2008 estableció, con vigencia indefinida, un porcentaje de reducción para tarifas de servicio marítimo y aéreo de viajeros para viajes realizados entre las Comunidades y Ciudades Autónomas de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla respectivamente y el resto del territorio nacional del 50%. Asimismo, y con la misma vigencia, un 25% de reducción de tarifas en los viajes interinsulares en transporte marítimo.

Por su parte, la disposición adicional trigésima octava de esta Ley autoriza al Gobierno a modificar, o en su caso, reemplazar el actual régimen de las subvenciones al transporte aéreo y marítimo, por otro sistema de compensación, sin que dicha modificación pueda suponer una disminución de la ayuda prestada o un deterioro en la calidad del servicio, ni incremento de los créditos asignados a esta finalidad.

4. Proyecto de modificación de la Ley 48/2003, de régimen económico y prestación de servicios en los Puertos de Interés General.

El 18 diciembre recibimos para consulta este Anteproyecto, con un plazo de 20 días para formular alegaciones. Dadas las fechas y la amplitud y complejidad del texto, se solicitó al Organismo Público Puertos del Estado (OPPE) una ampliación del plazo que nos fue denegada con fecha 23 de diciembre, debido a que *“este anteproyecto coincide sustancialmente con el tramitado en la legislatura anterior con ciertas modificaciones puntuales no significativas”* (entre las que figura la total eliminación de las bonificaciones a los tráficos insulares e interinsulares).

Como consecuencia, se convocó una reunión del Grupo de Trabajo de Puertos para el día 8 de enero de 2009 y se circuló, con fecha 2 de enero un primer borrador de informe, que ampliamos el día 7 de enero. El viernes día 9 se remitió nuevamente a todas las empresas dicho informe, con las modificaciones que habían sido acordadas en la reunión. Finalmente, el día 13 de enero, dentro del plazo concedido, se envió al OPPE el informe definitivo.

El gabinete de estudios de ANAVE ha seguido trabajando en el análisis de la Ley y hemos realizado una evaluación del impacto económico de la eliminación de las bonificaciones en una serie de buques y tráficos tipo, que circulamos a todas las empresas asociadas el 22 de enero y que, ese mismo día, hicimos llegar al Presidente del OPPE, D. Mariano Navas. El día 23 se distribuyó un breve resumen a los medios de comunicación en una nota de prensa, de la que se hicieron eco casi todos los medios especializados del sector de transportes.

Dado que el impacto de la eliminación de las bonificaciones es especialmente importante en los tráficos insulares, en contacto con las empresas asociadas con actividad en Canarias y Baleares, se ha enviado a las autoridades de ambos archipiélagos el texto del anteproyecto, las alegaciones formuladas por ANAVE y las tablas de evaluación de impacto. Idéntica información se ha enviado al grupo parlamentario popular del Congreso de los Diputados, en previsión de que el texto del Anteproyecto pueda ser negociado antes de su aprobación por el gobierno.

Según han publicado los medios de comunicación, ANESCO y Coordinadora han sido ya convocados por PPEE para discutir sus alegaciones. Por nuestra parte, hasta la fecha no hemos recibido ninguna comunicación sobre nuestro informe, si bien el presidente del OPPE ha mantenido una conversación con el de ANAVE en relación con este asunto.

Como se ha dicho anteriormente, la asociación de SSS está promoviendo una jornada de difusión y debate con participación del OPPE y de todos los sectores afectados, sin que hasta el momento se haya podido concretar ninguna fecha.

Se informará al Comité Directivo de cualquier novedad en relación con este asunto y se pedirán directrices sobre como proceder.

5. RD sobre inspecciones a botes salvavidas.

Después de aproximadamente un año de tramitación, el 23 de enero el Consejo de Ministros aprobó el Real Decreto que regula las pruebas para realizar el mantenimiento periódico de los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote, en cumplimiento de la regla III-20 del SOLAS y la circular recomendatoria 1206 de la OMI para prevenir accidentes durante los ejercicios con botes o en las inspecciones de los mismos.

Este RD permitirá que, además del fabricante y del personal/organizaciones autorizados por éste para realizar el mantenimiento periódico de los dispositivos de salvamento, también otros proveedores de servicios independientes debidamente cualificados puedan realizar estas funciones, sin que sea necesaria la autorización previa del fabricante original.

Como saben, en reiteradas ocasiones, ANAVE solicitó a la DGMM que se facilitase a las navieras el cumplimiento de la norma aceptando el modelo propuesto por la *Maritime and Coastguard Agency* (MCA) británica y que están aplicando distintos países, consistente en la autorización a proveedores de servicios independientes que demuestren su capacidad técnica para llevar a cabo las inspecciones y mantenimiento necesarios sin la autorización previa del fabricante original. El borrador de RD que nos fue consultado seguía, en efecto, este modelo.

Entendemos que esta medida salvaguarda la libre competencia y mantiene la capacidad de los proveedores de servicios a disposición del sector, evitando retrasos en las escalas de los buques y costes que, según nos han informado varias empresas, en algunos casos están resultando desproporcionados.

Les informaremos puntualmente de la publicación en el BOE del citado RD, que aún no se ha producido.

6. Asuntos varios.

6.1 Anteproyecto de Ley de Ordenación del Transporte Marítimo de las Islas Baleares.

Varias de nuestras empresas asociadas con actividad en Baleares han sido consultadas por el gobierno de esta Comunidad sobre el anteproyecto del epígrafe y nos lo han remitido para nuestro conocimiento. ANAVE lo ha circulado a todas las empresas asociadas (Circular Varios 04/09/GM, de 26 de enero) recabando comentarios y, en caso de que se considere conveniente, podemos pedir audiencia en el expediente.

Se presentará en la reunión del Comité Directivo un informe sucinto del contenido de este proyecto normativo y, en su caso, se pedirá la aprobación de las empresas para que ANAVE envíe sus alegaciones al Gobierno Balear.

6.2 Agilización del procedimiento de devolución de las subvenciones a pasajeros residentes no peninsulares.

Otra de las medidas que se trataron en la última reunión del Comité Directivo con vistas a mejorar la situación de liquidez de las empresas asociadas fue la posibilidad de agilizar el procedimiento de devolución de las subvenciones a pasajeros residentes no peninsulares de forma que se minimice el desfase de tesorería que supone el procedimiento actual.

Ya en octubre pasado se había hecho llegar a la DGMM una propuesta en este sentido, que fue valorada por los técnicos de la misma como incompatible con el RD que actualmente regula dicho procedimiento. Por ello, y a la luz de lo tratado en las jornadas de transporte celebradas en Baleares, donde se confirmó que se estaba tramitando una modificación del RD, se ha reformulado la propuesta, de modo que ahora se propone ponerla en práctica aprovechando dicha modificación del RD. El 16 de diciembre se envió a la DGMM una propuesta concreta que había sido consensuada previamente entre las empresas afectadas.

No habiendo tenido noticias al respecto, se reiteró el asunto ante D. Emilio Arribas, quien indicó que la tramitación del RD (cuyo texto no ha sido aún consultado a ANAVE) sigue su curso en el ministerio de Fomento y se confía en que pueda estar en vigor en la segunda mitad de 2009. No obstante, la DGMM no ha elevado las propuestas de agilización del procedimiento sugeridas por ANAVE, por considerar que no tendrían un efecto substancial y, sin embargo, podrían retrasar la tramitación por introducir cierta complejidad administrativa y tal vez podría no ser aceptable fácilmente por la intervención del ministerio.

Se ha insistido en la importancia de este mecanismo para reducir el importante coste financiero del procedimiento actual para las empresas navieras y se ha quedado en organizar próximamente una reunión con técnicos de la DGMM para explicar nuestras propuestas, tanto desde el punto de vista económico como jurídico.

6.3 Comunicaciones sobre asuntos marítimos de la Comisión Europea.

El 22 de enero, la Comisión Europea (CE) adoptó dos comunicaciones de notable interés para el sector naviero:

Libro Blanco sobre estrategia UE de transporte marítimo 2009-2018

Establece los principios de estrategia, objetivos y recomendaciones sobre los que la CE entiende que debe basarse la política europea en materia de transporte marítimo. Prevé que los tráficos marítimos internacionales y entre puertos de la UE aumentarán de forma importante en los próximos 10 años y la CE quiere que empresas y puertos europeos "se beneficien lo mejor posible" de este crecimiento.

En un primer examen del mismo, parece que la inmensa mayoría de las propuestas planteadas por el sector naviero (a través de su asociación europea, ECSA) durante el proceso de consulta han sido tenidas en cuenta, mientras que no se han incluido buena parte de las propuestas de las organizaciones sindicales que podían resultar preocupantes, por lo que la primera impresión sobre esta comunicación es favorable.

Plan de acción para el establecimiento de un Espacio Europeo de Transporte Marítimo sin barreras

Formula un plan de actuaciones para establecer en Europa un espacio de transporte marítimo sin barreras, que tiene como fin facilitar y simplificar los trámites administrativos del transporte marítimo intracomunitario (*Short Sea Shipping*), para hacerlo más atractivo y promover, de este modo, su desarrollo.

Si bien este objetivo no puede menos que ser apoyado desde el sector naviero, esta comunicación es poco concreta y no incluye aún propuestas específicas, limitándose a establecer un plan de acción para la Comisión a corto y medio plazo, así como recomendaciones a los Estados miembros, que está por ver en qué medida se traducirá en resultados reales y efectivos.

Como elemento de especial interés, resulta llamativo que en este contexto se proponga a los Estados miembros de la UE que faciliten todo lo posible la obtención de exenciones de practica por parte de los buques dedicados a tráfico de SSS.

Comunicación de la Comisión sobre la inclusión de los transportes marítimo y aéreo en el próximo acuerdo que suceda al de Kyoto

Además, el 28 de enero la Comisión adoptó una comunicación por la que recomienda al Consejo y Parlamento Europeos que la UE proponga que los transportes marítimo y aéreo estén incluidos en el acuerdo que debe suceder, a partir de 2013 al actual Protocolo de Kyoto.

Este documento pretende definir la posición a adoptar por la Unión Europea en las negociaciones internacionales sobre reducción de gases de efecto invernadero que tendrán lugar el próximo mes de diciembre en Copenhage, en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CNUCC). “Las emisiones del transporte internacional aéreo y marítimo deberían incluirse en los objetivos generales fijados en Copenhage y tenerse en cuenta en las cuotas nacionales de los diferentes países.”

Este texto propone también invitar a la CNUCC a fijar objetivos concretos para reducir el impacto sobre el clima de los transportes marítimo y aéreo a niveles inferiores a los de 2005 y, de aquí al año 2050, “significativamente” inferiores a los de 1990. En caso de que estos compromisos no se acuerden por la CNUCC en Copenhage, la Comisión propone que la UE tome sus propias medidas.

Las inversiones internacionales “para luchar contra las emisiones internacionales deberían aumentar progresivamente hasta alcanzar 175.000 millones de euros por año en 2020”.

El Consejo y Parlamento europeos deberán ahora discutir estas propuestas de la Comisión y acordar cuál será la posición final de la UE en Copenhage. Se espera que los jefes de Estado o gobierno discutan este asunto en su cumbre prevista para los días 19 y 20 de marzo

6.4 Consulta informal de borrador de Orden sobre inspección y certificación de buques civiles.

El pasado diciembre, con motivo de la presentación del 2º Informe Técnico de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente, el Subdirector General, D. Alfredo de la Torre, nos informó de que está previsto aprobar y publicar próximamente en el BOE un RD sobre el Reglamento de la función inspectora de la Administración Marítima, que nos fue consultado y al que ANAVE formuló alegaciones con fecha 31 de julio de 2007.

A continuación de la publicación del mismo RD, está previsto llevar a cabo el trámite de consulta a los interesados de una Orden de desarrollo del RD 1837/2000 que aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de buques civiles.

Dada la extensión y complejidad del RD 1837/2000, pedimos la DGMM que nos adelantase informalmente el Proyecto de Orden, que fue distribuida a través de la circular SMA 55/2008/MC, para ofrecer a las empresas el mayor tiempo posible para examinarla y, en su caso, formular alegaciones a la misma.

Aunque aún no hemos sido formalmente emplazados para informar sobre la citada Orden y hasta la fecha no hemos recibido comentarios a la misma por parte de las empresas, está previsto organizar en las próximas semanas una reunión sobre este asunto. Aprovechamos, por tanto para recordar a las empresas que, dado el carácter muy especializado del texto, sería para nosotros de gran valor cualquier comentario sobre el mismo que puedan hacernos llegar.

6.5 Aplicación del Acuerdo de Estocolmo sobre estabilidad de buques de pasaje de transbordo rodado existentes.

A partir del 1 de octubre de 2010, los buques de pasaje de transbordo rodado construidos con anterioridad al 1 de octubre de 2004, dedicados a viajes internacionales que realicen servicios regulares con origen o destino en puertos españoles, deberán aplicar las normas específicas de estabilidad en caso de avería por colisión del Acuerdo de Estocolmo, siempre que se cumplan ciertos requisitos (para más información, consultar la Circ.SMA/7-09/AB).

No obstante, están exentos de cumplimiento los buques que naveguen exclusivamente en zonas marítimas en las que la altura significativa de ola sea $< 1,5$ m, ya que la aplicación del citado Acuerdo se considera equivalente al de la norma SOLAS 90.

Recientemente, el director del Canal de Ensayos Hidrodinámicos de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid (ETSIN) nos ha informado de que una consultora británica especializada en ingeniería naval, ligada a la universidad de Strathclyde (R. Unido), está interesada en ofrecer a las navieras españolas su experiencia en ensayos con modelos para desarrollar el proceso de actualización del proyecto del buque de forma que se pueda adaptar a las exigencias del Acuerdo de Estocolmo. Hemos examinado la información que nos han remitido y podemos atestiguar que el responsable de dicha empresa, Prof. Dracos Vassalos, cuenta con muy amplia experiencia teórica y experimental en esta materia.

En caso de que las empresas afectadas lo estimen oportuno, ANAVE podría coordinar alguna iniciativa o establecer un primer contacto con la citada consultora para estudiar las posibles soluciones que se podrían ofrecer.

6.6 Piratería en Somalia.

Proyecto de Orden Ministerial para reforzar la protección de buques en Somalia.

El 11 de diciembre, la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional de la DGMM nos remitió a consulta un proyecto de Orden Ministerial para establecer medidas de refuerzo de la protección de los buques de pabellón español, cuando naveguen en la zona de Somalia, y del que ANAVE informó favorablemente, ya que no tiene una especial repercusión para las empresas navieras, y principalmente prevé ampliar la aplicación del Código sobre Protección (ISPS) a los buques de pesca.

La única novedad que afecta a los buques mercantes es la obligación de notificar a la Armada (hasta ahora esta notificación es voluntaria) su intención de entrar o salir en la zona, que se deberá efectuar con una antelación de 24 horas mediante el envío del Formato ALFA.

Reunión en ANAVE sobre piratería. Gestiones realizadas.

A la vista del interés suscitado por esta problemática en la última reunión del Comité Directivo, el 17 de diciembre ANAVE organizó una reunión monográfica entre varias empresas navieras cuyos buques navegan con cierta regularidad en la zona del golfo de Adén y representantes de los Ministerios de Fomento (DGMM), Defensa (Fuerza de Acción Marítima) e Interior (Secretaría de Estado de Seguridad).

Las conclusiones principales de esta reunión fueron que:

- Los recursos militares, físicos y humanos desplegados hasta entonces en la zona mediante la Operación Atalanta de la UE son insuficientes para ofrecer unas mínimas garantías de seguridad a los buques y tripulantes.
- El medio de protección más eficaz sería organizar convoyes, actividad que, inicialmente, no estaba prevista dentro de la Operación Atalanta.
- La Ley 23/1992, de Seguridad Privada supone un obstáculo muy importante para que las empresas que lo estimen necesario puedan embarcar a bordo personal de protección privada, servicio ofrecido por empresas especializadas extranjeras.

Finalmente, hubo consenso entre todos los participantes en la reunión en que para algunas empresas y buques podría resultar muy útil que, tal y como ya había hecho el gobierno francés, las fuerzas armadas españolas destacasen efectivos militares especializados en la zona, para embarcar en los buques más vulnerables cuando las empresas lo solicitaran.

Tras la reunión, y a instancias de algunas empresas que participaron en la misma, ANAVE dirigió al Secretario de Estado de Transportes una carta solicitando una actuación urgente del gobierno en las líneas que en la reunión se habían considerado como más apropiadas.

El pasado 7 de enero, el Estado Mayor del FAM de la Armada nos ha informado de que, aunque inicialmente la Operación Atalanta no daba prioridad a la escolta de buques mercantes distintos de los transportes de ayuda alimenticia a Somalia, se han revisado sus prioridades y en la actualidad sí incluye, para casos de especial vulnerabilidad, la escolta de otros buques mercantes (para más información, consultar la Circ.SMA/1-09/MC, que indica el procedimiento para solicitar dicha escolta).

Recomendaciones de ICS sobre prácticas contra la piratería

Recientemente, la Cámara Naviera Internacional (ICS) nos ha remitido un documento que recoge sus “Recomendaciones sobre las mejores prácticas contra la piratería” (BMP: Best

Management Practice on anti-piracy guidance). Fundamentalmente, el apartado III de este documento detalla recomendaciones que se ha comprobado han resultado ser de utilidad para evitar, disuadir y retrasar un acto de piratería a bordo, así como otras medidas en caso de que un buque concreto sea atacado y/o abordado por piratas o en caso de una intervención militar. Las hemos traducido y difundido con la misma circular anteriormente citada.

Registro en la página web del Centro Europeo de Protección Marítima

El 21 de enero, los responsables de la Fuerza de Acción Marítima de la Armada Española han recomendado a los buques que tengan previsto transitar por aguas de Somalia que se registren en la página “web” del Centro Europeo sobre Protección Marítima en el Cuerno de África (*Maritime Security Centre-Horn of Africa - MSCHOA*), www.mschoa.eu, al menos, con 72 horas de antelación a la entrada en la zona e informen de sus movimientos en dicha zona cumplimentando desde la citada página “web” el formulario que se facilita en el enlace “*Register Vessel Movement Form*”. Dicho registro tiene como objetivo incluir a los buques en el dispositivo de vigilancia de la Operación ATALANTA de la UE, con el que la Armada mantiene un estrecho contacto y es independiente de la información del “Formato ALFA”, que se debe seguir enviando a la Armada.

Para aquellas empresas que deseen consultar información adicional sobre este asunto les remitimos a las circulares de SMA/3-5/2009/AB.

Solicitud de colaboración de la Armada española para visitar buques mercantes.

La Armada española ha solicitado la colaboración de las empresas de ANAVE para realizar una serie de visitas programadas a buques mercantes, con el fin de permitir a los equipos de “Guerra Naval Especial” familiarizarse *in situ* con la disposición general de cada tipo de buque, para el caso en el que sea necesario efectuar un abordaje ante un intento o acto de piratería. El calendario previsto para efectuar las visitas es el siguiente:

Puerto	Tipo de buque	Fecha de la visita
Almería, Cartagena o Alicante	Pasaje, carga general, graneleros, petroleros, gaseros, quimiqueros.	26 y 27 de febrero de 2009
Idem	idem	24 y 25 de marzo de 2009

Rogamos a las empresas que puedan colaborar, nos lo comuniquen a abasurko@anave.es

6.7 Folleto informativo de la ICS sobre la salud en el entorno marítimo.

ICS nos ha remitido, para su difusión entre las empresas, un folleto informativo en materia de salud en el entorno marítimo con el fin de que los armadores se familiaricen con las obligaciones que les impone la legislación sanitaria más relevante y los instrumentos de que disponen para actuar en este campo.

Este folleto presenta el Reglamento Sanitario Internacional de 2005 (en vigor desde 2007) y las exigencias específicas que impone a los Estados parte, así como el impacto de estas normas en el sector. Se incluye un resumen de la sección del Convenio STCW 95 de la OMI que trata los requisitos mínimos sobre primeros auxilios y se detallan las obligaciones de los armadores en materia de asistencia médica, protección de la salud, seguridad y prevención de accidentes, recogidas en el Convenio de Trabajo de 2006 de la OIT (pendiente de entrada en vigor).

7. Ruegos y preguntas.