



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Miércoles, 3 de febrero de 2010, a las 12:00 h

Sede de ANAVE

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. Reunión de la presidencia de ECSA con autoridades del ministerio de Fomento.
  - 2.2. Reunión del presidente de ANAVE con el Secretario General de Transportes.
  - 2.3. Enrole de tripulantes no comunitarios. Reunión con sindicatos y D.G. Inmigración.
  - 2.4. Presentación del informe semestral de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente.
  - 2.5. Reunión del jurado del Premio ANAVE de periodismo 2009.
  - 2.6. Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Aplicación de la Directiva UE 2005/33, sobre contenido de azufre en los combustibles marinos: 0,1% en puerto desde 1 enero 2010.
  - 3.1. Resumen de las gestiones realizadas.
  - 3.2. Aplicación en España y en otros países.
4. Subvenciones a ANAVE y a empresas navieras en Presupuestos Generales del Estado.
  - 4.1. Subvenciones a gastos implantación ISPS.
  - 4.2. Subvenciones a enrole alumnos.
5. Tramitación parlamentaria del proyecto de Ley de Puertos. Propuestas de enmiendas de ANAVE.
6. Propuesta de protocolo al Convenio HNS. Posición de ANAVE.
7. Participación de ANAVE en organizaciones y asociaciones marítimas nacionales.
  - 7.1. Cluster Marítimo Español.
  - 7.2. Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.
8. Asuntos varios.
9. Ruegos y preguntas.

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

Se adjunta a estas notas el borrador de acta de la última reunión del Comité Directivo, celebrada el 10 de diciembre de 2009. Se propondrá su aprobación.

## **2. Novedades habidas y gestiones realizadas:**

### **2.1. Reunión de la presidencia de ECSA con autoridades del ministerio de Fomento.**

El día 28 de febrero, D. Marnix van Overklift, D. Juan Riva, D. Alfons Guinier y D. Manuel Carlier (respectivamente Presidente, Vicepresidente, Secretario General y Presidente del Comité de Política Marítima de ECSA), se reunieron, en el Ministerio de Fomento, con Dña. Concepción Gutiérrez, Secretaria de Estado de Transportes; D. José Luis Cachafeiro, Secretario General de Transportes; D. Luis Miguel Guérez, Subdirector General de normativa en la DGMM y D. Joaquín del Moral, director del gabinete del Sr. Cachafeiro.

Esta reunión había sido solicitada por el presidente de ECSA con motivo del comienzo de la presidencia española de la UE, y tenía como objeto ofrecer a las Autoridades del Ministerio de Fomento la plena colaboración de ECSA para las iniciativas que puedan tener relación con el sector y, a la vez, aportar los puntos de vista de los navieros europeos sobre una serie de asuntos de actualidad, entre los que cabe mencionar los siguientes:

- Seguimiento de la Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia Europea de Transporte Marítimo 2009-2018. Revisión en 2010 de las Directrices Comunitarias de 2004 sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo.
- Seguridad Marítima. Posición de la UE en las organizaciones internacionales y, en particular, en la OMI.
- Espacio Europeo de Transporte Marítimo sin Barreras. Transmisión electrónica de datos y Exenciones de practicaje.
- Redes Trans-Europeas de Transporte (TEN-T) – El Futuro del Transporte.
- Autopistas del Mar.
- Propuesta de Reglamento sobre Derechos de los Pasajeros en el transporte marítimo.

La reunión se desarrolló en un ambiente de colaboración muy positivo. Se dará más información sobre lo tratado en la reunión del Comité Directivo.

### **2.2. Reunión del presidente de ANAVE con el Secretario General de Transportes.**

Al cierre de estas notas, está previsto que día 2 de febrero, el Secretario General de Transportes D. José Luis Cachafeiro y la Directora General de la Marina Mercante recibiesen al presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor; el presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje, D. Antonio Grávalos; y D. Manuel Carlier, para tratar sobre aspectos de la problemática de las líneas regulares de pasaje:

- La contradicción entre las instrucciones que reciben las empresas del Ministerio de Fomento, en la Operación Paso del Estrecho, de intercambiar billetes para facilitar el paso más rápido y menos colas (y la consiguiente necesidad de unificar tarifas para ese intercambio) y los expedientes sancionadores que, como consecuencia, reciben del Servicio de la Competencia del Ministerio de Economía, con multas muy importantes. Si los dos departamentos del Gobierno tienen enfoques diferentes, lo lógico es que se coordinen. Las empresas necesitan seguridad jurídica.
- El RD de bonificaciones a pasajeros residentes. Lleva mucho tiempo en tramitación, sin que, a nuestro entender, se hayan encontrado soluciones a los problemas fundamentales.

Se informará al Comité Directivo del resultado de la reunión.

### **2.3. Enrole de tripulantes no comunitarios. Reunión con sindicatos y D.G. Inmigración.**

El pasado 12 de enero tuvo lugar una reunión en la sede de la D.G. de Inmigración para el seguimiento del acuerdo suscrito por ANAVE y las centrales sindicales UGT y CCOO en marzo de 2006, en la que se analizaron los datos aportados por las empresas a fecha 30 de septiembre pasado sobre enrole de tripulantes extracomunitarios. Asistieron representantes de UGT y CCOO (tanto a nivel sectorial como confederal), así como de ANAVE y de la CE-OE. (Ver circular de Relaciones Industriales 1/10/GM)

En la reunión se comprobó que la cifra de puestos de trabajo ocupados por trabajadores no comunitarios sigue siendo muy inferior (del orden del 55%) del cupo máximo pactado (400), habiéndose producido incluso un notable descenso respecto de la cifra examinada en la reunión de junio de 2009.

Además de solicitar la corrección de algunos aspectos menores de los contratos, que se han relacionado en la Circular antes indicada, los sindicatos plantearon las siguientes cuestiones de fondo:

- Si bien reconocieron el descenso en la cifra de enrole de extracomunitarios, indicaron que lo que les preocupa especialmente es que se respeten las condiciones laborales de los trabajadores en los tráficos de cabotaje. A este respecto, ANAVE manifestó que, dado que la DGMM comunicó en su día que considera inviable controlar el cumplimiento de las condiciones laborales españolas por los buques de pabellón de otros estados miembros de la UE, sería contradictorio que se pretendiese exigir dichas condiciones a los buques españoles y no a los extranjeros, ya que ello sería un incentivo más para abandonar buques en otros registros europeos más competitivos, como Chipre o Malta, por ejemplo.
- Existencia de demandantes de empleo en las listas del INEM para los puestos catalogados como de difícil cobertura. ANAVE se ofreció para distribuir a las empresas navieras aquellas ofertas firmes de trabajo que los sindicatos quisiesen trasladar o de poner en marcha una bolsa de trabajo. CCOO expresó su escepticismo sobre esta última propuesta y mantuvo silencio sobre la primera. El 21 de enero UGT trasladó a ANAVE dos CV de tripulantes españoles, que fueron distribuidos a las empresas mediante la Circular de Relaciones Industriales 2/2010/GM.
- Con vistas al próximo Reglamento de extranjería, cuya tramitación se va a iniciar en breve, CCOO propuso incluir el contenido de las Instrucciones de 2007 sobre el procedimiento para enrole de extracomunitarios. ANAVE, por el contrario, pidió que se recogiese en dicho reglamento un sistema de contratación sencillo, estable y sin revisión periódica de las ocupaciones de difícil cobertura, tal y como funcionaba antes de 2005, máxime a la vista de que el número de extranjeros contratados se sitúa en cifras muy bajas, sensiblemente inferiores al 10% de los puestos de trabajo.

La moderadora concluyó que se mantendría la vigencia y el seguimiento del acuerdo suscrito por ANAVE y las centrales sindicales al menos hasta la aprobación del nuevo Reglamento de extranjería.

Las empresas deberán seguir remitiendo regularmente a la D.G.I. los contratos que vayan realizando y ANAVE se comprometió a facilitar una actualización de los contratos en vigor a 31 de diciembre de 2009. Esta información solicitó a las empresas asociadas en la circular d Relaciones Industriales 1/10/GM. Habiendo vencido el plazo establecido en la misma, urgimos a las empresas que aún no nos han remitido dicha información, lo hagan a la mayor brevedad posible.

## **2.4. Presentación del informe semestral de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente.**

El 21 de enero, en una sesión de trabajo celebrada en el Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR), ANAVE presentó el segundo Informe Técnico de 2009 sobre Seguridad y Medio Ambiente que elabora semestralmente el Gabinete de Seguridad y Puertos de ANAVE y en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en materia de seguridad y medio ambiente.

A esta reunión asistió una nutrida representación de profesionales de las empresas navieras asociadas, Sociedades de Clasificación, del sector de la construcción naval y otros organismos sectoriales, además de 5 medios de comunicación. En total, asistieron unas 55 personas.

También, participó en el acto la Directora General de la Marina Mercante, quien se incorporó junto con el Subdirector General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos de la DGMM y 5 colaboradores de su departamento a la parte de la jornada dedicada al debate con la Administración sobre cuestiones del informe y a la presentación de dos ponencias sobre materias de actualidad.

Se trataron especialmente los siguientes asuntos:

- Seguimiento de la aplicación de la regla sobre el sistema LRIT para buques en tráfico internacional y los que realizan viajes de cabotaje nacional entre Península/Canarias (ver apartado 8.4 de estas notas).
- Situación actual de la gestión realizada por la DGMM con el Ministerio de Sanidad y Política Social para resolver las dificultades de renovación del “Certificado de Control de la Sanidad a bordo” en Algeciras (ver apartado 8.5).
- Desactivación del sistema de notificación sobre Gripe A por parte de buques en servicios regulares y estratégicos con las islas (ver apartado 8.6).
- Posibilidad de eximir de la instalación de un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (ECDIS) a buques que se vayan a retirar del servicio (ver apartado 8.7).
- Condiciones básicas de accesibilidad a buques de pasaje para personas con discapacidad (RD 1544/2007): la Directora General mostró un gran interés por la aplicación de esta norma y se acordó fijar una reunión en las próximas semanas con el fin de que el Grupo de Trabajo formado por empresas de ANAVE y representantes de la Administración revisen el manual técnico de la MCA inglesa y analicen su adaptación a buques españoles.

Tras la sesión interna, en un acto público, se presentaron sendas ponencias por el Director General de ANAVE y por D. Luis Palao, Director del Canal de Experiencias Hidrodinámicas del Pardo, tituladas, respectivamente:

- Plan de gestión de la eficiencia energética del buque para reducción de consumos y emisiones de CO<sub>2</sub>.
- Aspectos hidrodinámicos del Plan energético del buque. Herramientas de que dispone el CEHIPAR en este campo. El Análisis Exprés.

La reunión se clausuró con un amplio debate sobre las materias tratadas y una visita a las instalaciones del CEHIPAR.

## **2.5. Reunión y fallo del jurado del Premio ANAVE de periodismo 2009.**

El pasado día 26 de enero se reunió el jurado de estos premios en la edición de 2009, integrado por la Directora General de la Marina Mercante, los periodistas D. Andreu Manresa (delegado del diario “El País” en las Islas Baleares) y D. Eduardo Castillo (diario “La Gaceta de los Negocios”) y, así como por el Presidente y Director General de ANAVE, D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier.

Se acordó conceder el Premio ANAVE de Periodismo 2009, dotado con 6.000 euros, a Telemadrid, por un reportaje de 53 minutos de duración titulado “Mar adentro”, emitido en el programa “Mi cámara y yo”. Los dos accésits, de 2.000 euros cada uno, recayeron en Ana Medina, por un artículo en el diario “Expansión”, y Samuel Rodríguez, por otro publicado en la publicación mensual “Logística, Transporte y Almacenaje”.

Estos premios se entregarán en un acto público en el que intervendrán la Directora General de la Marina Mercante, así como el Presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor. Como en años anteriores, en este acto, ANAVE avanzará datos de los principales indicadores sobre la evolución del transporte marítimo en el pasado año 2009. Asimismo, y como novedad, se planteará un debate abierto en mesa redonda sobre materias de actualidad en el sector, pudiendo participar las personas y medios de comunicación asistentes.

Este acto, al que estamos invitando todos los profesionales del sector y medios de comunicación, tendrá lugar el 16 de febrero, martes, a las 12.30 h, en la Asociación de la Prensa de Madrid (c/ Claudio Coello nº 98, esquina a c/ Juan Bravo).

Como es sabido, ANAVE concede anualmente estos premios para fomentar la difusión de información sobre el sector del transporte marítimo, ampliar los conocimientos de los españoles sobre el mismo y difundir una imagen acorde con su importancia para la economía nacional y sus elevados niveles de seguridad y respeto por el medio ambiente. Según acordó el Comité Directivo el pasado mes de diciembre, en 2010 se va a convocar la novena edición de este Premio.

## **2.6. Asistencia a otras reuniones y jornadas.**

Desde la última reunión del Comité Directivo, celebrada el pasado 10 de diciembre, ANAVE ha participado en numerosas reuniones, entre las que cabe citar las siguientes:

- Los días 15 de diciembre y 18 de enero, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en sendas reuniones del Comité Ejecutivo del Cluster Marítimo Español.
- Ese mismo día, Dña. Elena Seco participó, en representación de ANAVE, en una reunión del Patronato de la Fundación Ingeniero Jorge Juan.
- El 21 de diciembre y el 22 de enero, Dña. Elena Seco participó en sendas reuniones del Grupo de Trabajo de Medio Ambiente del Colegio Oficial de Ingenieros Navales, del que es Vicepresidenta.
- El 22 de diciembre, D. Manuel Carlier participó en una reunión del Patronato de la Fundación Innovamar.
- El 7 de enero, D. Manuel Carlier se reunió con D. Federico Esteve, Presidente del Cluster Marítimo Español, en las oficinas de ANAVE.
- El 12 de enero, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y D. Guillermo Mendía participaron en una reunión, en la Dirección General de Inmigración, con la Subdirectora General de Régimen Jurídico de este Ministerio, Dña. Belén Roel, a la que asistieron igualmente representantes de la CEOE, UGT y CC.OO., para tratar sobre el enrole de tripulantes no comunitarios (ver apartado 2.3 de estas Notas).
- El 21 de enero, ANAVE presentó su Informe semestral sobre normativa de Seguridad y Medio Ambiente, en un acto público en el CEHIPAR en el que participaron la Directora General de la Marina Mercante, Dña. Isabel Durántez; el Director del CEHIPAR, Contralmirante Ing. D. Luis Palao; el Subdirector General de Calidad y Normalización de Bu-

ques y Equipos de la DGMM, D. Alfredo de la Torre, así como varias empresas asociadas (ver apartado 2.4 de estas Notas).

- El 22 de enero, Dña. Elena Seco y Dña. Désirée Martínez se reunieron, en las oficinas de ANAVE, con D. Javier León, de Germanischer Lloyd, para tratar sobre cursos de formación.
- El 26 de enero, se reunió el Jurado de los Premios ANAVE de Periodismo 2009, en el que participaron D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier, para acordar el fallo de dicho premio (ver apartado 2.5 de estas Notas).
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. José Manuel Manzanedo y D. Arturo González, Presidente y Director General de la Fundación Innovamar, respectivamente, para tratar sobre la posible colaboración entre ambas entidades en un proyecto de aplicación en las empresas navieras del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética. (ver apartado 8.2 de estas notas).
- El 28 de enero, D. Marnix van Overklift, D. Juan Riva y D. Alfons Guinier, Presidente, Vicepresidente y Secretario General de ECSA, respectivamente, acompañados por D. Manuel Carlier, se reunieron, en el Ministerio de Fomento, con Dña. Concepción Gutiérrez, Secretaria de Estado de Transportes y D. José Luis Cachafeiro, Secretario General de Transportes (ver apartado 2.1 de estas Notas).

### **Reuniones previstas en fechas próximas**

- El 2 de febrero, el presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor; el presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje, D. Antonio Grávalos; y D. Manuel Carlier tienen previsto reunirse con D. José Luis Cachafeiro, Secretario General de Transportes y con la Directora General de la Marina Mercante, para tratar sobre aspectos de la problemática de las líneas regulares de pasaje (ver apartado 2.2 de estas Notas).
- El 12 de febrero, ANAVE ha sido invitada a una Jornada sobre seguridad marítima en La Coruña, organizada por el Ministerio de Fomento bajo el título “Por un mar más limpio y seguro” (ver apartado 8.3 de estas notas).

## **3. Aplicación de la Directiva UE 2005/33, sobre contenido de azufre en los combustibles marinos: 0,1% en puerto desde 1 enero 2010.**

### **3.1. Resumen de las gestiones realizadas.**

Como complemento de la información que sobre este asunto se ha venido aportando en los últimos meses, cabe informar de que, el 22 de diciembre, la Comisión publicó una recomendación sobre la aplicación de la Directiva del epígrafe, en la que aconseja a los gobiernos de los Estados miembros que, en la aplicación de esta norma, tengan en cuenta, a la hora de imponer sanciones, si los buques pueden acreditar documentalmente que ya disponen de un plan de adaptación acordado con el suministrador, aprobado por la sociedad de clasificación y una fecha de cumplimiento previsible.

Aunque se trate únicamente de una recomendación, resulta muy positivo que se acepte la existencia de problemas de seguridad, que la gran mayoría de los buques afectados no cumplirán en la fecha prevista, la necesidad de dar tiempo para resolverlos y que, en la introducción, se mencione un plazo orientativo de 8 meses, sin que en la parte dispositiva se establezca plazo estricto alguno.

En consecuencia, se aconsejó a las empresas que:

- Se aseguren de que a bordo de los buques que aún no están adaptados, se dispone de un plan de adaptación del fabricante, aprobado por la Sociedad de Clasificación y una fecha previsible de cumplimiento.
- Una vez los equipos se hayan adaptado, incluyan en su Sistema de Gestión de la Seguridad los procedimientos operativos para realizar el cambio de combustibles en condiciones de seguridad y formen adecuadamente a sus tripulantes en la aplicación de dichos procedimientos.

Como complemento a la Recomendación, la Comisión ha “colgado” en la página web de la DG de Medio Ambiente un conjunto de preguntas y respuestas que aclaran algunos de los aspectos de la aplicación de la Directiva. En las mismas queda claro que la Comisión aceptaría que se considere que los buques LNG cumplen la Directiva si queman una mezcla de gas natural y HFO que resulte equivalente en emisiones de azufre a quemar MGO de 0,1% de azufre.

Esta posibilidad se podría previsiblemente proponer formalmente en una próxima reunión del Comité COSS (Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques), encargado de asistir y aconsejar a la Comisión en todas las cuestiones de seguridad marítima y de prevención de la contaminación. En la reunión de presentación del Informe Técnico se preguntó a la Administración sobre la posibilidad de que España presente una propuesta concreta al COSS, iniciativa que fue bien recibida por los representantes de la DGMM. La próxima reunión de este Comité está prevista para principios de marzo de 2010.

Para un mayor detalle sobre este asunto, consultar las circulares de ANAVE de ref: SMA 39 y 40 (de 2009) y 1 (de 2010), de fechas 23 de diciembre, 29 de diciembre y 7 de enero respectivamente.

### **3.2. Aplicación en España y en otros países.**

Siguiendo la Recomendación de la Comisión, la DGMM nos confirmó, después de consensuar este asunto con los Ministerios de Industria y Medio Ambiente, que no tenían la intención de adoptar de forma inminente ninguna medida concreta para inspeccionar el cumplimiento de las exigencias de la Directiva 2005/33 para los buques en los puertos españoles y que se había instruido adecuadamente a las Capitanías Marítimas en este sentido.

Dada la complejidad de la Directiva 2005/33, en la reunión del Informe Técnico ofrecimos a la Administración la posibilidad de que ANAVE redactase un escrito clarificando la aplicación del RD 1027/2006 (que traspuso la citada Directiva) según los tipos de buques (paseje/carga), tráfico (regulares o no), zonas de navegación (aguas territoriales, ZEE) y las exenciones en Canarias, que posteriormente les presentaríamos para su revisión y visto bueno, con el fin de que pudiera ser distribuido a las empresas navieras, así como a las Capitanías Marítimas para que todas ellas apliquen el mismo criterio en sus inspecciones. Esta propuesta fue valorada positivamente y en los próximos días tenemos previsto hacerles llegar un borrador de la citada nota.

Por su parte, ECSA circuló un documento elaborado con las aportaciones de las asociaciones navieras nacionales y que recopila la aplicación que los distintos países de la UE tienen previsto realizar de la Directiva. En resumen, la mayoría de los países comunitarios van a asumir la recomendación de la Comisión y serán flexibles con los buques que no cumplan la Directiva. Para ampliar la información sobre este asunto, les remitimos a la circular de ref. SMA 01/10/ES.

#### **4. Subvenciones a ANAVE y a empresas navieras en Presupuestos Generales del Estado.**

##### **4.1. Subvenciones a gastos implantación ISPS.**

Como ya les habíamos adelantado, podemos confirmar que la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2010 incluye una partida presupuestaria de 1 millón de euros para compensar parcialmente los gastos incurridos en la implantación del Código ISPS. Está inicialmente previsto que en 2011 se incluya una nueva partida de 1 millón de euros que sería ya la última. En caso de que el número de solicitudes fuese igual a las presentadas en 2009, esto conduciría a una subvención en 2010 de unos 8.000 euros por cada buque de pasaje y de 6.000 para el resto de buques.

Estamos ya en contacto con la DGMM para que remitan cuanto antes al BOE la convocatoria de 2010, que al ser prácticamente igual a la de 2009 esperan que pueda ser en breve, de lo que les informaremos oportunamente.

Aunque pueda parecer superfluo, les recordamos que los mismos buques que ya se beneficiaron de estas ayudas en 2008 y 2009 pueden optar nuevamente a las mismas en 2010 si continúan operando bajo pabellón español y tienen vigente el certificado ISPS.

##### **4.2. Subvenciones a enrole alumnos.**

Como ya se informó oportunamente, tras las gestiones realizadas el pasado año con la DGMM, se incluyó en la Ley de Presupuestos del Estado de este año una partida presupuestaria de 100.000 euros en concepto de subvención nominativa a ANAVE para su aplicación a la concesión de becas para el embarque de alumnos en prácticas por las empresas asociadas.

Para el abono de esta subvención no es precisa la publicación de ninguna norma en el BOE, sino únicamente suscribir entre ANAVE y la DGMM un Convenio estableciendo las condiciones a las que habrá de someterse a ANAVE para trasladar a sus asociadas dichas las ayudas.

El 27 de enero la DGMM nos ha indicado que disponen ya de un borrador de dicho Convenio y que próximamente lo someterán a nuestra consideración. Informaremos a las empresas tan pronto dispongamos del mismo. Se consultará al Comité Directivo sobre los posibles criterios a utilizar para la aplicación de estas ayudas.

#### **5. Tramitación parlamentaria del proyecto de Ley de Puertos. Propuestas de enmiendas de ANAVE.**

Como se acordó en la última reunión del Comité Directivo, se remitió a los principales Grupos Parlamentarios una nueva propuesta de enmienda en la que se propone la participación de ANAVE en el Consejo de Administración de las distintas Autoridades Portuarias.

Aunque la Comisión de Fomento se reunió el 12 de enero, fue a petición del ministro de Fomento, para informar sobre la propuesta del Gobierno de modelo de gestión aeroportuaria, siendo este el único punto del Orden del día. Salvo en esta ocasión, no se ha reunido desde el 16 de diciembre (el mes de enero es inhábil a efectos parlamentarios), por lo que retomaremos a comienzos de febrero los contactos con sus miembros sobre la tramitación del Proyecto. El plazo de presentación de enmiendas, que fue prorrogado hasta el martes 2 de febrero, será con toda probabilidad prorrogado nuevamente.



## **6. Propuesta de protocolo al Convenio HNS. Posición de ANAVE.**

Como es sabido, pese a haber sido adoptado en 1996, el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (HNS) no cuenta todavía con las ratificaciones suficientes para su entrada en vigor. Para enmendar aquellos aspectos que están disuadiendo a los gobiernos de su ratificación, el Comité Legal de la OMI aprobó, en abril de 2009, un borrador de Protocolo cuyo debate y, en su caso, adopción, tendrá lugar en la próxima Conferencia de la OMI que se celebrará en Londres los días 26 y 30 abril.

Entre las principales enmiendas del Protocolo se encuentra la inserción de dos nuevos párrafos en el art. 1 (definiciones), mediante los que se diferencia entre Sustancias Nocivas y Peligrosas (SNP) a granel y SNP en bultos, y la modificación del concepto de “carga sujeta a contribución” del que se eliminan las SNP en bultos (art. 1.10 del Protocolo). De este modo se trata de simplificar la recopilación de información y las aportaciones por parte de los receptores de las mercancías, ya que contribuirían únicamente los receptores de cargas HNS a granel. En compensación, el Protocolo introduciría un “moderado” aumento de los niveles de limitación de los propietarios de los buques, a acordar en la citada Conferencia.

Sobre este último aspecto, el 26 de enero, la OMI recibió a consulta de la DGMM una propuesta planteada por Dinamarca para la revisión de los límites de responsabilidad, que se circulo a las empresas el mismo día (Ver Circ. 2/2010/GM) y que supone un aumento del 30% del límite de responsabilidad para los buques de GT ≤ 2.000 (que pasaría de 10 a 13 millones de DEG) y del 10% del límite máximo general (de 100 a 110 millones de DEG).

La información estadística facilitada por el Fondo internacional de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC 92) muestra que, entre 2002 y 2007, los incidentes en los que los daños superaron el límite inferior de limitación (10 millones de DEG) resultaron excepcionales (sólo 5 de 126 casos). Por ello, se puede concluir que, aunque podría ser razonable aumentar en un 10% el límite general de responsabilidad del propietario del buque, no parece justificado el aumento del 30% en el límite inferior de responsabilidad, que podría resultar una carga para los propietarios de buques quimiqueros pequeños (entre 2000 GT y 4000 GT).

No obstante, ICS ha indicado que varios gobiernos (entre ellos, los de Reino Unido, Noruega y Canadá) están barajando aumentos sensiblemente superiores. En consecuencia, y sujeto a la opinión que manifiesten sus miembros, ICS considera que podría resultar aceptable la propuesta de Dinamarca, teniendo en cuenta que los límites para los buques pequeños son, en su opinión, “objetivamente reducidos”.

A la vista de lo anterior, se pedirá al Comité Directivo que se pronuncie sobre la posición a mantener por ANAVE sobre citada propuesta de modificación.

## **7. Participación de ANAVE en organizaciones y asociaciones marítimas nacionales.**

### **7.1. Cluster Marítimo Español (CME).**

Tras el último cambio estatutario, a lo largo de los últimos dos meses, se ha puesto en marcha el Comité Ejecutivo del CME, en el que ANAVE, por medio de D. Manuel Carlier, representa a las empresas de transporte marítimo y logística.

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre las últimas novedades en relación con esta organización.

## **7.2. Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia.**

Como ya se informó en la anterior reunión del Comité Directivo, recientemente Puertos del Estado anunció a SPC-Spain su intención de reducir su aportación económica a la misma, que pasaría del 50% del presupuesto total a una cuota máxima de 6.000 euros/año, lo que significa reducir los ingresos por cuotas prácticamente un 50%.

Como consecuencia, se inició un proceso de negociación con Puertos del Estado, en el que ANAVE ha participado desde el primer momento, sobre las posibles salidas para reorganizar esta Asociación.

Habiendo barajado todas las posibilidades, se ha decidido proponer a la Junta Directiva y ratificación por la Asamblea, el próximo día 10 de febrero, que se proceda a la rescisión del contrato laboral con el actual Director General, para suscribir a continuación con él un contrato de prestación de servicios, con menor dedicación y coste, inicialmente durante los próximos meses de Presidencia Española en la UE, en los cuales SPC-Spain presidirá la red de asociaciones de SSS (*European Shortsea Network*). Esta situación se podría prorrogar unos meses más si fuese necesario. En este periodo, se discutirían entre los miembros de SPC-Spain las distintas alternativas de futuro, desde contratar nuevo personal a reorganizar la Asociación con un *staff* mínimo. Adicionalmente, se dejarían las actuales oficinas y se alojaría a SPC-Spain en las de alguno de sus asociados.

ANAVE fue encargada por el presidente de SPC-Spain de explorar con las empresas navieras que forman también parte de la Junta Directiva de la asociación de SSS su posible acuerdo con esta forma de proceder, que recibió un pleno apoyo en los aspectos citados.

Como consecuencia, entre los puntos que figuran en el Orden del Día de la Junta Directiva y Asamblea General de la Asociación de Transporte Marítimo de Corta Distancia destacan:

- Cese del Director General como medida para hacer frente al nuevo escenario de la Asociación.
- Contratación de los trabajos necesarios para mantener la actividad de la Asociación en los próximos meses.
- Posible reducción del gasto de oficina, trasladando la ubicación actual de su sede social.
- Elecciones a la Presidencia y la Vicepresidencia.

En lo que a las elecciones a la Presidencia y Vicepresidencia, se están realizando contactos con los potenciales candidatos.

Se pedirá al Comité Directivo su orientación sobre la posición que debe tomar ANAVE en todo este proceso.

## **8. Asuntos varios.**

### **8.1. Recurso del COMME frente al RD 973/2009, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.**

El pasado 10 de noviembre, recibimos de la Subdirección General de Normativa Marítima de la DGMM un escrito mediante el que se nos comunicaba que el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española (COMME) había interpuesto un Recurso Contencioso Administrativo contra el RD 973/2009, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la marina mercante.

Previa consulta al Comité Directivo, se acordó personarnos en el procedimiento. El 25 de enero obtuvimos copia del recurso presentado, que se trasladó ese mismo día a las empresas mediante la circular Relaciones Industriales 3/2010/GM.

En su recurso, el COMME solicita la nulidad del citado RD en su totalidad por considerar que, al tratarse en éste titulaciones académicas de formación profesional, debía haberse pronunciado mediante informe el Consejo General de Formación Profesional. En opinión del COMME, la falta del informe de este órgano justificaría por tanto la anulación del RD. Existen sin embargo pronunciamientos judiciales en el sentido de que la omisión del informe de un órgano consultivo no siempre debe tratarse como un vicio de nulidad.

Subsidiariamente, el COMME solicita la nulidad de los arts. 8, 9, 14, 15 y 37 (apdos. 6 y 7) y D.A. 5ª, que afectan, en particular, al incremento de las atribuciones concedidas a titulados náutico-pesqueros. Este aspecto en su momento fue valorado favorablemente por ANAVE, cuando fuimos consultados en relación con dicho RD, por considerar que, sin que dicho incremento pudiese contradecir la normativa internacional aplicable (Convenio STCW), aportaba una flexibilidad adicional a las empresas asociadas. Como es habitual, el borrador de informe de ANAVE fue circulado a las asociadas.

Los motivos concretos de impugnación aducidos por el COMME son los siguientes:

- Presunta omisión del desarrollo normativo exigido por la normativa aplicable sobre ordenación de la formación profesional (art. 45 RD 1538/2006 y RD 777/1998) para el establecimiento de correspondencias entre títulos de técnico superior y técnico especialista. Aunque esta alegación está planteada de una manera bastante confusa, parece, al menos a priori, que resultaría discutible, por cuanto el propio RD 973/2009 tiene rango de norma reglamentaria y por tanto no parece necesario un desarrollo normativo adicional.
- Incremento de las atribuciones de mando sin un incremento correlativo de formación general, y en particular sobre la exigida por el Convenio STCW para el transporte de mercancías peligrosas. Aunque, en principio no hemos detectado que la ampliación de atribuciones efectuada por el RD 973/2009 infrinja el Convenio STCW, se analizará esta cuestión antes de la reunión, con el fin de facilitar al Comité Directivo información más pormenorizada.

Se pedirá al Comité Directivo que se pronuncie sobre la posición a mantener por ANAVE sobre este Recurso del COMME.

## **8.2. Posible proyecto de ANAVE de apoyo a la elaboración por las empresas de los Planes de Gestión de la Eficiencia Energética de sus Buques (PGEEB).**

Dado el interés que algunas empresas mostraron sobre el asunto del epígrafe en la presentación del informe de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente (apartado 2.4 de estas notas), el 26 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con el Presidente y Director General de Innovamar con objeto de contrastar posibles vías para obtener fondos públicos de apoyo a las empresas navieras para la realización de los Planes de Gestión de Eficiencia Energética de los Buques. Estos planes son una de herramienta desarrollada por la OMI para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> desde los buques (y como consecuencia el consumo de combustible). Fue aprobado con carácter preliminar en julio de 2009 y se ha recomendado su aplicación, aunque por el momento no es obligatoria.

En la reunión se analizaron las posibles vías de colaboración con INNOVAMAR que, dada la situación actual de restricciones presupuestarias, parece que son muy reducidas, y se limitarían a la obtención de créditos en condiciones favorables. También se mencionó la posibilidad de contactar con el IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía) y el CDETI (Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial), instituciones ambas que podrían apoyar económicamente una actuación voluntaria de las empresas navieras para mejorar la eficiencia energética de sus buques.

Se consultará al Comité Directivo sobre su interés en que ANAVE continúe adelante con estas gestiones.

### **8.3. Jornada sobre Seguridad Marítima en Coruña.**

Con motivo del Consejo informal de Ministros de Transportes a celebrar en A Coruña el próximo día 12 de febrero, viernes, el Ministerio de Fomento organiza unas conferencias agrupadas bajo la rúbrica de: “*Seguridad Marítima: por un mar más limpio y más seguro*”, que serán inauguradas por el Ministro de Fomento acompañado del Comisario de Transportes de la Unión Europea y clausuradas por varios Ministros de Transportes comunitarios. Tendrán lugar de 09.00 a 13.00 h.

El contenido de la Jornada correrá a cargo del Director Ejecutivo de EMSA, el Vicepresidente de la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo y por dos representantes de la Dirección General de Transportes de la U.E. y de la Secretaría de Estado de Transportes española, respectivamente.

Como complemento, se ha organizado una exposición que mostrará el funcionamiento y actividad de los Centros de Salvamento en General y de Finisterre en particular, así como una demostración del sistema de predicción del oleaje mediante boyas; igualmente se expondrá una muestra de faros, bajo el lema: “*La luz nunca debe apagarse*”.

Hemos recibido en ANAVE una invitación que se nos ha indicado podemos hacer extensiva a las empresas asociadas. Aquellas personas interesadas en asistir deben confirmarlo a la mayor brevedad posible, indicando de cada persona asistente: Nombre y Apellidos, DNI y Fecha de Nacimiento a las siguientes direcciones de correo electrónico. [olgadm@sasemar.es](mailto:olgadm@sasemar.es) o bien [gabinete.madrid@sasemar.es](mailto:gabinete.madrid@sasemar.es)

Adjuntamos a estas notas la invitación y el programa definitivo de este acto, que acabamos de recibir.

Agradeceremos a quienes decidan asistir que nos lo comuniquen para coordinar la presencia de ANAVE en este acto.

### **8.4. Seguimiento de la aplicación y funcionamiento del sistema LRIT.**

Como recordarán, el 1 de julio de 2009 entro en vigor la norma de SOLAS que exige a los buques dedicados a viajes internacionales tener instalado a bordo el equipo LRIT (*Long Range Identification and Tracking*).

A pesar de las gestiones que ANAVE realizó en su día para evitarlo, la Administración española decidió aplicar la regla de forma más estricta, ampliando su exigencia a los buques en cabotaje nacional Península/Canarias y a todos aquellos que deseen disponer de un Certificado Internacional Radioeléctrico válido para navegar en la zona marítima A3 (cobertura de satélite INMARSAT), independientemente del tráfico que realicen.

En la reunión de presentación del Informe Técnico 2/2009, el responsable de la DGMM encargado de este asunto nos informó de que, según sus estadísticas, aún faltan 30 buques por certificar y en otros casos se están produciendo fallos de integridad y errores de transmisión en las comunicaciones (estos equipos deben ser capaces de poder transmitir de forma automática cada 6 horas).

Hemos facilitado a las empresas afectadas los datos concretos de los buques en cuestión, con el fin de averiguar en qué situación se encuentran los mismos (si están amarrados temporalmente o han sustituido el certificado internacional por uno nacional, etc.) y si es posible conocer las causas de los errores de los equipos, para informar de ello a la DGMM.

### **8.5. Inspección sanitaria de buques amarrados a monoboyas en Algeciras.**

En junio pasado, el anterior Director General de la Marina Mercante se ofreció a mediar ante las autoridades sanitarias para solventar las dificultades para renovar en el puerto de Algeciras el "Certificado de Control de la Sanidad a Bordo", que expide la Dirección General de Salud Pública, de conformidad con el Reglamento Sanitario Internacional de 2005.

La principal oposición para realizar las inspecciones en el fondeo que argumenta la autoridad sanitaria se fundamenta en un aspecto de seguridad laboral y el peligro potencial al que se podría enfrentar el funcionario designado al embarcar a bordo de dichos buques, por lo que dichos funcionarios reclaman para realizar dicha función una evaluación previa de los riesgos laborales.

La Directora General de la Marina Mercante nos comentó en la reunión del Informe Técnico de ANAVE que tenía conocimiento de que en su día se habían realizado las gestiones oportunas con el organismo afectado y que, hasta la fecha, la DGMM no había recibido contestación alguna a las mismas. La Directora se ofreció a insistir nuevamente sobre el asunto y comentó que quizá fuera oportuno que de forma paralela ANAVE dirigiera un escrito en el mismo sentido a la Dirección General de Salud Pública.

### **8.6. Desactivación del sistema de notificación sobre Gripe A.**

El 22 de enero, recibimos un escrito del Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación en el que nos comunicó el cese del envío periódico de datos sobre Gripe A.

Este asunto se había tratado el día anterior con la Directora General de la Marina Mercante, quien nos anunció que se esperaba una pronta suspensión de la colaboración por parte de las empresas, debido al descenso acusado y continuado de los casos de gripe A en las últimas semanas.

### **8.7. Exención de instalación del equipo ECDIS en buques que se vayan a retirar del servicio.**

El **1 de enero de 2011** entrará en vigor una regla de SOLAS que exigirá a todos los buques que realizan viajes internacionales instalar un Sistema de Información y Visualización de Cartas Electrónicas (ECDIS). La aplicación se iniciará en 2012 para buques de nueva construcción y en 2014 para buques existentes (la exigencia es diferente según sea el tipo de buque, GT y fecha de construcción). Para consultar la regla en detalle, les remitimos a la página 23 del Informe Técnico 2/2009.

No obstante, la regla establece que *"las Administraciones podrán eximir de la aplicación de la regla sobre el ECDIS a los buques que se vayan a retirar definitivamente del servicio en los 2 años siguientes a unas fechas de implantación concretas que fija la norma"*.

En el debate con la Administración que se mantuvo en la jornada del Informe Técnico, se consultó la interpretación de la regla a los responsables de la DGMM. Se nos indicó que, por parte de la Administración, no había oposición alguna para aplicar la exención que permite la regla y que las empresas que quieran acogerse a la misma la deberán solicitar formalmente, caso a caso para los buques afectados, a los servicios encargados de su tramitación.

## **9. Ruegos y preguntas.**