



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 3 de marzo de 2011, a las 12.00 h
Dr. Fleming, 11, 1D
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. Subvenciones al embarque de alumnos en prácticas, año 2011.
 - 2.2. Acto de entrega del Premio ANAVE de Periodismo 2010 (23 de febrero), con asistencia del Secretario de Estado de Transportes.
 - 2.3. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: Cluster Marítimo y SPC-Spain.
 - 2.4. Reunión del Comité de Política Marítima de ECSA.
 - 2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Borrador de Reglamento de la Ley de Extranjería. Gestiones realizadas sobre el enrole de tripulantes no comunitarios.
4. Respuestas de Puertos del Estado a las consultas planteadas por ANAVE sobre la aplicación de la ley 33/2010.
5. Servicio de practicaje. Reuniones del grupo de trabajo creado sobre aspectos técnicos y económicos de las exenciones de practicaje.
6. Altas y bajas en ANAVE.
7. Asuntos varios.
8. 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 4 de febrero. **Se propondrá su aprobación.**

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Subvenciones al embarque de alumnos en prácticas, año 2011.

El viernes 11 de febrero la DGMM nos remitió el texto definitivo del Convenio regulador de la subvención por el embarque de alumnos durante el año 2011, que circulamos a todas las empresas asociadas (ver circular de ref. Varios 18/2011 MCH, del mismo día).

Las modificaciones más destacables del mismo son:

- Se establece el pago de una ayuda de 500 € por cada período de 30 días naturales que el alumno haya estado embarcado, con un mínimo de 90 días. Una vez superado este umbral, la ayuda se devengará proporcionalmente al número de días adicionales embarcados, según la siguiente fórmula:

$$\text{CANTIDAD A PERCIBIR (euros)} = \text{N}^\circ \text{ DÍAS} * (500 \text{ euros} / 30 \text{ días})$$

Las empresas deben tomar nota de que no se admitirá ninguna solicitud que no alcance los mencionados 90 días.

- Darán derecho a percibir subvención los días de embarque realizados entre el 1 de enero y el 30 de noviembre del 2011.
- Para acreditar el período de embarque será **necesaria** y suficiente la presentación del certificado de la empresa naviera, establecido en el anexo IV de la Orden de 21 de junio de 2001, sobre tarjetas profesionales de la marina mercante, debidamente refrendado por el capitán del buque.

Hemos propuesto reiteradamente que fuesen incluidos dentro del Convenio aquellos embarques que, habiendo comenzado durante el año 2010, hubiesen superado el período de 3 meses después del 30 de noviembre de 2010, así como aquellos que en dicha fecha hubieran estado embarcados, para poder incluir a todos los alumnos que el pasado año no pudieron beneficiarse del programa. No obstante, en ambos casos hemos recibido una respuesta negativa por parte de la DGMM.

El Convenio se encuentra pendiente del visto bueno de la Intervención General, aunque entendemos que las empresas pueden darlo por definitivo.

2.2. Acto de entrega del Premio ANAVE de Periodismo 2010 (23 de febrero), con asistencia del Secretario de Estado de Transportes.

El pasado 23 de febrero, ANAVE organizó el acto público de entrega de sus Premios de Periodismo 2010 (ya en su novena edición), en la Asociación de la Prensa de Madrid. En representación del ministerio de Fomento intervino el Secretario de Estado de Transportes, D. Isaías Táboas. Asistieron numerosos representantes del sector y medios de comunicación.

El Presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, presentó un avance de datos sobre la evolución de la flota mercante española y el comercio marítimo mundial y nacional en 2010. A continuación intervino el Secretario de Estado.

El primer premio, dotado con 6.000 euros, fue entregado a Gonzalo Estefanía, por dos reportajes titulados “Autopistas del mar” y “Gente del mar” emitidos en Punto Radio. Los dos accésits, de 2.000 euros cada uno, recayeron en Antonio Fernández y Francisco González Arjona, por un reportaje emitido por en Radio Exterior de España y RNE, y en Elena García, Miguel Jiménez, Sandra Lorente, Joana Monzó y Jaime Pinedo, por otro publicado en la publicación mensual “Comercio Exterior, Transporte y Logística”.

El Jurado había estado compuesto en esta ocasión por Dña. María Isabel Durántez Gil, Directora General de la Marina Mercante, como representante del Ministerio de Fomento; D. Bernardo Díaz, Jefe de Economía del diario Cinco Días, y D. Javier Algarra, Jefe de Informativos de Intereconomía Televisión, como profesionales de prestigio en el ámbito del periodismo; así como D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier, en representación de ANAVE.

2.3 Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: Cluster Marítimo y SPC-Spain.

- **Clúster Marítimo:** el día 15 de febrero se celebró, en la sede de ANAVE, cedida a tal fin, una reunión del Comité Ejecutivo del Clúster Marítimo, en la que ANAVE estuvo representada por D. Manuel Carlier. En la misma, y entre otros asuntos, se trató sobre un curso para periodistas sobre el sector marítimo (en sentido muy amplio) que el Clúster tenía previsto organizar en colaboración con la ETS de Ingenieros Navales. D. Manuel Carlier consideró que la duración (3 mañanas completas) era excesiva y que algunas de las materias a tratar (el buque de guerra, hidrodinámica del buque, etc.) resultaban demasiado especializadas para resultar de interés para los periodistas, pudiendo resultar contraproducente al dar una imagen poco actualizada y dinámica del Clúster. Con fecha 21 de febrero, el Clúster ha informado de que dicho curso se ha pospuesto sin fecha concreta y que su esquema se reconsiderará en profundidad.
- **SPC-Spain:** El 17 de febrero, SPC-Spain organizó reuniones de lanzamiento de los tres grupos de trabajo que ha constituido sobre Estadísticas, Obstáculos Administrativos y Autopistas del Mar. Fueron reuniones muy concurridas y con notable interés, que confirman que esta asociación se ha reactivado.

2.4 Reunión del Comité de Política Marítima de ECSA.

El día 24 de febrero, D. Manuel Carlier presidió en Bruselas una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA, en la cual participó también Dña. Elena Seco.

Entre los principales asuntos tratados figuran:

- **Proceso de revisión de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo:** No está claro que la Comisión vaya finalmente a abordar un proceso de revisión a fondo. Parece que estas Directrices no son ahora mismo una prioridad para la DGCOMP y entre las muchas posibilidades figura la de que el marco actual se prorrogue sin más, lo que sin duda sería la mejor de las opciones.
- **Libro Blanco sobre Transportes:** La Comisión se encuentra ahora mismo trabajando en este libro blanco que aborda un amplio abanico de asuntos relacionados con el transporte marítimo, entre otros:
 - Derechos de los pasajeros;
 - Reducción de las emisiones de carbono;
 - Exenciones de practicaaje;
 - Ventana única en los puertos;
 - Piratería;
 - La creación de un Registro y una bandera europea...

Los primeros borradores a los que ha tenido acceso ECSA están todavía en un periodo de consulta interna y no son oficiales, por lo que resulta difícil influir en ellos. Sin embargo, se acordó analizar a fondo la documentación disponible y mantener reuniones con las personas encargadas de los asuntos de mayor importancia para nuestro sector, para trasladar nuestro punto de vista antes de que se publique un primer borrador formal.

- **Redes transeuropeas de transporte:** La Comisión está llevando a cabo un proceso de revisión de los puertos incluidos en las redes transeuropeas, dividiéndolos en dos grupos: una red central (*core network*) y otra, más amplia subsidiaria (*comprehensive network*). El primer grupo incluye los puertos que muevan, como mínimo, un 1% del volumen total de mercancías de los puertos europeos, mientras en el segundo entrarían los que muevan hasta un 1%. Esta definición se considera muy simplista, y dejaría fuera a muchos puertos de gran importancia económica y social en el entorno de que se trate, por lo que se acordó analizar el asunto con el objetivo de presentar una propuesta alternativa para debatir con la Comisión. En una primera estimación únicamente tres puertos españoles (Algeciras, Barcelona y Valencia) entrarían entre los puertos de la red central. Bilbao se encuentra en el límite y existiría la posibilidad de incluir algún puerto insular si se cumplieran ciertos otros requisitos.
- **Marco Polo:** Debido a numerosas denuncias sobre distorsión de la competencia, la Comisión Europea, en un borrador de la próxima convocatoria del programa Marco Polo, excluyó todos los proyectos de transporte marítimo de corta distancia salvo aquellos que incluyan buques propulsados por LNG, que utilicen tecnologías para reducir las emisiones de azufre (*scrubbers*) o que tomen energía eléctrica de tierra.

En una carta promovida por la Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia, y finalmente remitida por la Red Europea de Asociaciones de Transporte Marítimo de Corta Distancia, se informó al Vicepresidente de la Comisión y Comisario de Transportes y Movilidad Mr. Kallas, que este ámbito de aplicación supondría una distorsión todavía mayor de la competencia, dado el reducido número de buques (la mayoría de ellos del Norte de Europa), que cumplen con los dos primeros puntos.

En una reciente reunión en Puertos del Estado, el Coordinador Europeo para las Autopistas del Mar, Mr. Valente de Oliveira, parece haber descartado la posibilidad de que la próxima convocatoria de Marco Polo incluya ningún tipo de ayuda al establecimiento de nuevas líneas.

2.5 Participación en otras jornadas y reuniones.

Desde la última reunión del Comité Directivo de ANAVE, celebrada el pasado 4 de febrero, nuestra Asociación ha participado en numerosas reuniones, entre las que, además de las que se detallan en otros puntos de estas notas, cabe citar las siguientes:

- El 9 de febrero, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión de la Comisión paritaria sectorial de la Marina Mercante sobre Formación Continua.
- El 10 de febrero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Carlos Rodríguez y D. Roy Garibaldi, respectivamente asesor comercial y director ejecutivo del Registro de Madeira.
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko se reunieron con D. Pedro Garrido, del Servicio de Costas y Fronteras de la Guardia Civil, para tratar sobre el Proyecto EPSIEN, de la Asociación Europea de Policías de Puertos y Aeropuertos en el que participa la Guardia Civil española, con el que se pretende diseñar una red de intercambio de información sobre incidentes de protección en puertos y buques.

- El 15 de febrero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Jorge Ampuero, Director General del Registro Navale Italiano (RINA) en España, para tratar sobre una jornada sobre el Convenio sobre Trabajo Marítimo de la OIT, que esta sociedad de clasificación quiere organizar, para lo cual ha recabado el apoyo de ANAVE.
- El 17 de febrero, D. Manuel Canle asistió a un desayuno de trabajo, organizado por el Cluster Marítimo Español, sobre “Política marítima integrada”, a cargo de D. Diego López Garrido, Secretario de Estado para la Unión Europea.
- El 22 de febrero, Dña. Elena Seco y D. Javier Acebes participaron en una reunión del Subcomité de Seguridad Marítima de AENOR.
- Ese mismo día, D. Manuel Canle asistió a una reunión de la Comisión Ejecutiva del Instituto Social de la Marina.
- También el 22 de febrero, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión de la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Vía Marítima, en el Ministerio de Fomento.

Reuniones previstas en fechas próximas

- El 2 de marzo, el Cluster Marítimo organizará un desayuno de trabajo con la Sociedad de Salvamento Marítimo, representada por su Presidenta (la Directora General de la marina Mercante) y Directora, al que asistirá ANAVE.
- El mismo día se reunirá la Comisión Permanente de ANAVE.

3. Borrador de Reglamento de la Ley de Extranjería. Gestiones realizadas sobre el enrole de tripulantes no comunitarios.

Como las empresas recordarán, la modificación del Reglamento de la Ley de extranjería, aprobada en 2004, supuso la eliminación del régimen anteriormente vigente de enrole de tripulantes no comunitarios en buques del Registro Especial de Canarias y ha originado considerables complicaciones a las empresas navieras.

Durante la tramitación de una nueva modificación de la Ley de Extranjería, que fue aprobada en las Cortes el pasado año como Ley Orgánica 2/2010, ANAVE trasladó a la DG de Inmigración una serie de propuestas para la reimplantación del régimen legal anteriormente vigente. En aquel momento se nos indicó que este tipo de modificaciones, **por su carácter específico y sectorial, no debían incluirse en la ley, sino en su Reglamento.**

El pasado mes de julio de 2010, con ocasión de la última reunión formal con las DDGG de Inmigración y de Marina Mercante (entre otras), así como con los sindicatos, ANAVE propuso textos concretos de propuestas a tal efecto. Dichas propuestas consistían en:

- La exceptuación de la contratación de marinos no comunitarios en buques del RE de Canarias del requisito de “consulta al mercado de trabajo”.
- La asimilación del acto administrativo del enrole de marinos no comunitarios en buques del RE de Canarias a la concesión de un permiso de trabajo.
- La exceptuación de los marinos no comunitarios de obtener visado para su enrole en buques del RE de Canarias.

En aquel momento, la Subdirección de asuntos jurídicos de la DG de Inmigración, valoró dichas propuestas como **“no compatibles con el texto de la nueva ley”**.

Tras varios meses sin novedades, el 9 de febrero recibimos de la DG de Inmigración el Borrador de Reglamento de la Ley de Extranjería, modificada por la LO 2/2010. A la recepción del mismo se realizaron las siguientes gestiones:

- Analizando dicho texto, **comprobamos que nuestras propuestas no habían sido incluidas.**
- En contacto con la DGMM, confirmamos que **siguen apoyando nuestras propuestas** (en la línea antes indicada) y, en una reunión mantenida en la DGMM el día 10 de febrero, se consensuó una **redacción concreta para las mismas.**
- Esas propuestas **se aportaron a la CEOE**, que las presentó en las reuniones del “diálogo social” con los sindicatos y el gobierno.

El día 21, **la DG de la Marina Mercante mantuvo una reunión con la DG de Inmigración sobre este asunto**, en la que apoyaron plenamente los planteamientos de ANAVE.

El día 23 estaba prevista una reunión de la Comisión Interterritorial de Inmigración. Con este motivo, se enviaron copias de las propuestas de ANAVE a los grupos parlamentarios de CiU y PNV y se reforzaron estas gestiones con contactos personales.

En caso de que las propuestas de ANAVE no puedan ser recogidas en este trámite inicial de negociación del borrador, no hay que descartar la posibilidad de que pudieran incluirse en la fase (posterior) de audiencia a los interesados.

Se informará en la reunión del Comité Directivo del desarrollo de este asunto.

4. Respuestas de Puertos del Estado a las consultas planteadas por ANAVE sobre la aplicación de la ley 33/2010.

El 17 de febrero, mediante la circular de ref. Puertos 02/2011, enviamos a las empresas las respuestas que ha preparado Puertos del Estado a algunas de las preguntas recibidas de distintas instituciones, entre ellas, ANAVE, relacionadas con la aplicación de la nueva Ley 33/2010. Sólo se han abordado las consultas relativas al Título 1, sobre el régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal (tasas).

En el documento se plantean un total de 39 preguntas, algunas de las cuales están todavía pendientes de Dictamen de la Abogacía General del Estado para su respuesta con el fin, según indica Puertos del Estado, de *“mantener criterios comunes para la aplicación de la citada Ley en el conjunto del sistema portuario de interés general.*

Desde ANAVE no hemos detectado ninguna respuesta que resulte totalmente contraria a los planteamientos que habíamos realizado en nuestros informes de análisis de la Ley. Sin embargo, siempre pueden haber aplicaciones restrictivas por parte de algunas AAPP de las bonificaciones y/o coeficientes reductores, en particular, del coeficiente reducido S (tasa del buque) para tráficos de SSS.

Es por ello que durante los primeros meses de aplicación de la Ley **les recomendamos realicen un análisis detallado de las liquidaciones que les practiquen las AAPP, con el fin de detectar cualquier error o malinterpretación que pueda perjudicar sus intereses.**

En este sentido, no duden en trasladarnos las posibles divergencias de interpretación que puedan surgir a las que trataremos de buscar solución.

5. Servicio de practicaaje. Reuniones del grupo de trabajo creado sobre aspectos técnicos y económicos de las exenciones de practicaaje.

El 7 de febrero, se celebró en la sede de ANAVE la última reunión del grupo de trabajo sobre practicaaje en la que ANAVE estuvo representada por D. Guillermo Alomar (jefe de flota de Balearia) y Dña. Aráiz Basurko y en el que también participan el Colegio Nacional de Prácticos, la DGMM y Puertos del Estado.

En dicha reunión se trabajó sobre un segundo borrador de instrucción de servicio que la DGMM había circulado a finales de enero y al que ANAVE volvió a presentar las mismas alegaciones que al primero, por considerar que en dicho texto prácticamente no se habían producido avances en ninguno de los elementos que podrían tener interés para las empresas navieras.

Nuevamente, en la reunión se constató una inflexibilidad casi total por parte del Colegio de Prácticos para aceptar aclaraciones a la Orden que puedan conducir a facilitar la concesión de exenciones y, sin embargo, se mostraron muy interesados en incluir en esta instrucción de servicio un desarrollo de los aspectos de la nueva Ley 33/2010 de Puertos, relativos al practicaaje, para **limitar las condiciones de exención automática** que dicha ley permite a los buques cuya tripulación incluya **un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate o haya superado las pruebas teóricas y prácticas de habilitación en dicho puerto.**

ANAVE recordó que la finalidad de este grupo de trabajo se limitaba a aclaraciones a la Orden vigente y **nos opusimos a que se pretendiera desnaturalizar un nuevo precepto de rango de ley por vía de una simple instrucción de servicio.**

Con respecto a los tres puntos sobre los que no hubo acuerdo en la reunión anterior y que ANAVE considerable esencial incluir en la Instrucción de Servicio para poder valorar favorablemente la misma, se logró avanzar en la concesión de exenciones en muelles que, estando autorizados para operar con mercancías peligrosas, no se utilicen habitualmente para este fin.

Sin embargo, no se logró consensuar una postura sobre:

- La valoración del servicio de información a buques, como elemento **positivo** para la concesión de exenciones, pero de tal modo que la no existencia de dicho servicio, por sí misma, no se considere una causa para la no concesión de la exención.
- Una introducción en la que se manifieste **un enfoque positivo** hacia la concesión de exenciones por parte de las Capitanías Marítimas sin poner en tela de juicio el compromiso de la Administración con la seguridad.

Ante la falta de acuerdo en estos puntos con el Colegio de Prácticos, los representantes de la DGMM nos indicaron que recogía nuestras peticiones y que las elevaría a un órgano superior para que tomase las decisiones oportunas.

Se informará en la reunión del Comité Directivo sobre la evolución de este asunto.

6. Altas y bajas en ANAVE.

6.1 Altas en ANAVE

Ha solicitado el alta en ANAVE, como miembro de pleno derecho, la empresa TRANSCOMA LINES. Además de que el grupo tiene una notable actividad como consignatarios en varios

puertos, a través de esta empresa operan una línea marítima regular de pasaje entre los puertos de Algeciras y Gibraltar, a través de su buque **Punta Europa Segundo**, de 109,5 GT y capacidad para 150 pasajeros.

Apoyan su solicitud de ingreso, como indican los estatutos, las empresas asociadas de pleno derecho Balearia y Ership.

Se pedirá al Comité Directivo que confirme su admisión como miembro asociado colaborador.

6.2 Bajas en ANAVE

Con fecha 21 de febrero, ha solicitado su baja en ANAVE la empresa Cía. Trasmediterránea, S.A.

Se informará al respecto en la reunión del Comité Directivo.

7. Asuntos varios.

7.1 Plan de Formación ANAVE 2011.

Como se informó en la circular de 3 de febrero de 2011 (Relaciones Industriales 01/11/DM), está previsto que en las próximas semanas se publique la **convocatoria** de la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo para el año 2011.

En los últimos años hemos insistido en intentar **ajustar lo máximo posible los contenidos de nuestro Plan a las necesidades de las empresas**. Ello nos ha permitido, en 2009 y 2010, utilizar prácticamente el 100% de la subvención que nos había sido otorgada, lo cual a su vez supone una mayor puntuación de cara a recibir la subvención del año siguiente. De este modo, para el plan de 2010 nos fue concedida una subvención de 170.000 €, un 49% superior a la del año anterior.

Rogamos a las empresas interesadas que no lo hayan hecho ya, **nos devuelvan cuanto antes el cuestionario anexo a la citada circular con sus previsiones** para obtener una mejor estimación de sus necesidades formativas.

7.2 Reconocimientos submarinos de la obra viva de los buques.

Recientemente, la DGMM nos ha remitido una instrucción de servicio, que ya ha circulado entre las Capitanías Marítimas, que establece las directrices para autorizar y realizar los reconocimientos submarinos de la obra viva (carena) del buque en sustitución de los reconocimientos en dique seco.

Una vez analizadas las disposiciones de la instrucción, **no hemos encontrado diferencias importantes con la normativa internacional que la OMI exige sobre esta materia**, y así nos lo ha confirmado una de las Sociedades de Clasificación a las que hemos consultado sobre esta materia.

El **objetivo** que pretende esta instrucción **es asegurar que las Capitanías Marítimas aplican el mismo criterio a todos los buques españoles**, cuando haya que establecer los aspectos técnicos para sustituir la inspección de la obra viva en seco por un reconocimiento submarino en el régimen de entradas en dique seco para cualquier periodo de cinco años. El ámbito de aplicación de la instrucción **incluye a las dragas y gánguiles y excluye a los buques dedicados a los servicios portuarios.**

La instrucción da un **tratamiento especial** a los reconocimientos del casco de las **naves de gran velocidad**, sobre lo cual establece los siguientes criterios:

- El programa de reconocimientos submarinos no se podrá llevar a cabo hasta el comienzo del segundo ciclo de 5 años.
- No se autorizarán dos reconocimientos submarinos consecutivos.
- La compañía deberá confeccionar un “Plan de Mantenimiento Quinquenal”, que se entenderá renovado automáticamente con su Permiso de Explotación. Una vez aprobado el Plan, se concederá un Certificado de Exención al buque.
- La compañía deberá llevar a cabo reconocimientos submarinos de la obra viva programados de carácter interno con la frecuencia suficiente, a satisfacción de la Administración.

No obstante, dada la complejidad de la instrucción, hemos pedido a las empresas que nos informen si observan que algún punto del articulado difiere de la práctica habitual que las empresas vienen haciendo en las inspecciones y reconocimientos programados de los buques.

La circular SMA/8-11/AB de 21 de febrero contiene información adicional sobre este asunto.

7.3 Proyecto de Orden sobre condiciones técnicas de los equipos marinos.

El 7 de febrero, recibimos de la DGMM para consulta el proyecto del epígrafe, que actualiza el RD 809/1999 sobre los requisitos y normas de ensayo de los equipos marinos, para adaptarlo a la Directiva 2010/68/UE.

Los nuevos requisitos **se aplicarán a todos los equipos fabricados con posterioridad al 10 de diciembre de 2011**. Los fabricados antes de esa fecha se podrán comercializar e instalar a bordo de buques españoles durante los dos años siguientes al 6 de abril de 2010.

Aunque esta norma afecta fundamentalmente a los fabricantes de equipos, **se podrían ver afectados los buques**, independientemente de su pabellón, **que no estando registrados en un Estado miembro de la UE, vayan a ser registrados en España**. En alguna ocasión, alguna empresa naviera asociada ha tenido problemas a la hora de abanderar en España un buque adquirido de segunda mano, por carecer algunos de sus equipos de los certificados exigidos, por lo que se recomienda a las empresas que lo tengan en cuenta a la hora de adquirir un nuevo buque.

El proyecto que nos fue consultado concordaba con la Directiva Comunitaria a la cual traspone y que, en principio, no admite modificaciones. Por ello, en el caso de no recibir ninguna observación por parte de las empresas asociadas, informaremos favorablemente sobre el mismo.

7.4 Diálogo social. Reforma del mercado de trabajo

El día 14 de febrero tuvo lugar en la CEOE una reunión en la que ANAVE estuvo representada por medio de D. Manuel Canle, y en la que se analizaron las medidas que se han puesto en marcha tras el reciente acuerdo alcanzado entre los Agentes Sociales y el Gobierno y se discutió acerca de la conveniencia de introducir nuevas reformas en los próximos meses.

Los puntos más destacables que se trataron fueron los siguientes:

- **Sobre la Negociación Colectiva:**
 - Necesidad de clarificación, mejora y extensión de las **clausulas de descuelgue**, para su inclusión de forma generalizada en los Convenios Colectivos.
 - Rechazo a las **comisiones paritarias** para la interpretación de los Convenios Colectivos en las empresas, por entender que dan un poder excesivo a los sindicatos.

- Posturas enfrentadas en el **ámbito espacial de la Negociación Colectiva**: algunos se muestran favorables a la atomización de la misma, y otros se muestran contrarios. Quienes prefieren la negociación de ámbito sectorial argumentan que, cuanto más global y más general sea la misma, mejor, ya que la parte empresarial tendría más peso, mientras que quienes prefieren la atomización lo justifican en el entendimiento de que el Convenio debe adaptarse a las necesidades particulares de cada empresa y que en los Convenios Colectivos deben poder negociarse con libertad todos los aspectos, evitando imposiciones de acuerdos de ámbito superior.
 - Deseo de eliminación de la **ultraactividad** de los Convenios Colectivos, ya que puede ser utilizada por los Sindicatos para bloquear la negociación y conseguir más objetivos en la misma.
- Satisfacción por la **reforma de las pensiones**, pues va en la línea con las propuestas de CEOE.
 - Deseo por parte de las organizaciones de la CEOE de profundización en la regulación y promoción de los **Contratos de trabajo a tiempo parcial**.
 - La regulación de los **EREs** se ha sacado fuera del reciente pacto alcanzado por deseo de los Agentes Sociales, ya que buscan mayor libertad a la hora de llegar un pacto sobre esta materia.
 - Necesidad de fijar **límites** de cesiones aceptables a sindicatos dentro de la empresa, a cambio de otros objetivos de los empresarios como flexibilidad, mejora en la gestión etc.
 - Se creará una comisión de expertos sobre el acuerdo alcanzado con Gobierno y Sindicatos que en los próximos meses se encargará de hacer propuestas acerca del llamado **“Modelo Austríaco”** de cobro de la prestación por desempleo y despido.

Está prevista una reunión con los sindicatos sobre Negociación Colectiva, aunque no antes de las próximas Elecciones Municipales y Autonómicas del 22 de mayo.

7.5 Nueva lista de contactos de seguridad y del SOPEP.

Los Comités de Seguridad Marítima y Protección del Medio Marino de la OMI han aprobado una nueva circular, actualizada a fecha de 31.12.2010, que refunde las **listas de los puntos de contacto nacionales** que se encargan de las cuestiones de seguridad y prevención de la contaminación y **que los buques deben llevar a bordo en su última versión actualizada**.

El plan de emergencia para derrames de hidrocarburos (SOPEP) o de sustancias nocivas líquidas (SMPEP) exige disponer de un listado actualizado de las distintas autoridades nacionales de las zonas por las que navegue el buque, con las que contactar para informar sobre incidentes en los que estén involucradas las sustancias citadas.

Hemos recomendado a las empresas que se aseguren de que los buques cuentan con las listas actualizadas para evitar los problemas que se podrían originar en las inspecciones de Port State Control como consecuencia de disponer de un documento no actualizado a bordo.

7.6 Normas sobre agua de lastre para buques que viajen a Nueva York.

El retraso en la entrada en vigor del Convenio Internacional sobre Control y Gestión del Agua de Lastre de los Buques (BWM) de 2004, ha hecho que algunos países, como los EE.UU., adopten sus propias legislaciones nacionales sobre esta materia.

EE.UU. tenía previsto aplicar desde el **1 de enero de 2012** unas normas de control del agua de lastre mucho más exigentes (entre 100 y 1000 veces) que las establecidas en el Convenio BWM de la OMI para todos los buques en tránsito por las aguas del Estado de Nueva York, así como la prohibición de descargar de aguas grises o de sentina a menos de 3 millas de la costa en el puerto de Nueva York y estuario de Long Island.

Sin embargo, las presiones de distintas organizaciones sectoriales denunciando que **su cumplimiento para los buques es por el momento imposible** por no existir tecnologías aprobadas que puedan cumplir estas normas han hecho que el Estado de Nueva York **re-trase su aplicación hasta el 1 de agosto de 2013**.

El vacío de normas sobre la gestión del agua de lastre a nivel **federal** –dado que los EE.UU. aún no han ratificado el Convenio BWM de la OMI– ha supuesto una gran confusión en cada Estado costero a la hora de elaborar las normas específicas sobre el agua de lastre, que además son distintas por la potestad de éstos para legislar unilateralmente de forma más estricta que la reglamentación nacional, sólo impugnabile mediante la adopción de una regulación federal. El cambio de postura adoptado por Nueva York venía precedido de experiencias similares en California y Wisconsin.

También se ha anunciado que **el Servicio de Guardacostas de EE.UU. tiene previsto adoptar en los próximos meses una regulación federal sobre el agua de lastre** y que la Agencia de Protección Medioambiental de EEUU va a revisar para 2013 la normativa vigente de 2008 sobre la Autorización General para Buques. Algunos expertos han asegurado que, en función de la reglamentación federal que finalmente se apruebe, las asociaciones sectoriales afectadas podrán impugnar la normativa de Nueva York alegando la supremacía de una ley federal sobre una regulación estatal.

Para ampliar la información sobre este asunto hemos enviado las circulares SMA/4 y 5-11/AB, de fechas 11 y 15 de febrero respectivamente.

8. Ruegos y preguntas.