



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 3 de abril de 2008, a las 12:00 h  
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 Ayudas a gastos de las empresas navieras en la implantación y aplicación del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código ISPS).
  - 2.2 Información por parte de los buques sobre incidentes que amenacen a la seguridad.
  - 2.3 Reuniones en ECSA.
  - 2.4 Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Asuntos industriales. Informe sobre las reuniones mantenidas en la mesa de negociación con las Centrales Sindicales (21 de febrero y 6 de marzo).
4. Jornadas ANAVE-DGMM sobre aplicación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM) en las empresas navieras.
5. Emisiones a la atmósfera procedentes de buques.
  - 5.1 Reunión del MEPC de la OMI. Revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL.
  - 5.2 Emisiones de CO<sub>2</sub>.
  - 5.3 Reunión en la DGMM con varios ministerios. Coordinación con la Asociación de Operadores de Petróleo (AOP).
6. Novedades normativas en la Unión Europea.
  - 6.1 Propuesta de Directiva sobre limitación y aseguramiento de la responsabilidad civil de las empresas navieras. Posición de los gobiernos en el Comité de Representantes Permanentes (COREPER).
  - 6.2 Propuesta de Directiva sobre sanciones penales por incidentes de contaminación.
  - 6.3 Condiciones laborales de tripulantes de diferentes nacionalidades.
7. Asuntos varios.
8. 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 6 de febrero, se circuló con fecha 21 de febrero. No habiéndose recibido observaciones, se propondrá su aprobación.

## 2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

### 2.1 Ayudas a gastos de las empresas navieras en la implantación y aplicación del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (Código ISPS).

No se ha registrado desde la última reunión del Comité Directivo ninguna novedad en relación con este asunto. Se realizará una gestión personal y se informará en la reunión sobre la situación del mismo.

### 2.2 Información por parte de los buques sobre incidentes que amenacen a la seguridad.

Recientemente, la omisión por parte del Capitán de un buque de comunicar a la Autoridad Marítima un incidente relacionado con la caída de la planta eléctrica durante la navegación por aguas españolas (aunque, a juicio del Capitán, en ningún momento estuvo comprometida la seguridad del buque o de la navegación) fue causa de una propuesta de sanción económica de una Capitanía Marítima, por haberse considerado como constitutivo de una infracción grave, según lo dispuesto en los arts. 16-17 del RD 210/2004, que traspone la Directiva 59/2002, sobre el establecimiento de un sistema de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo.

Dada la redacción poco clara de algunos puntos del articulado del citado RD, ANAVE solicitó a la DGMM una aclaración sobre su interpretación y aplicación. En respuesta a esta consulta, la DGMM nos ha informado de que:

- Los capitanes deben comunicar a las estaciones costeras **en todo caso cualquier incidencia que afecte la seguridad del buque (abordajes, varadas, corrimientos, daños, etc.).**
- En particular, deben comunicar **cualquier fallo en los sistemas de propulsión, aparatos de gobierno, instalaciones eléctricas, equipos de navegación y/o comunicaciones,...**, aunque el Capitán entienda que en algún caso no ha habido peligro real.
- Cualquier **situación que pueda desembocar en contaminación.**
- Cualquier **mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva** observados en el mar.
- Deben hacerlo, no sólo cuando naveguen en aguas de otros Estados miembros de la UE, como parece desprenderse de la lectura de los artículos citados del RD, sino **también cuando lo hagan en las españolas.**

Esta interpretación del RD por parte de la DGMM puede parecer tan general que afecta prácticamente a cualquier incidencia del buque, incluso las que revisten menor importancia (por ejemplo, un fallo en el funcionamiento de un equipo de VHF). No obstante, es la que parece deducirse de una aplicación literal de la citada Directiva.

Por ello, y para evitar posibles sanciones de la Administración, recomendamos a las empresas asociadas que instruyan a sus capitanes en consecuencia.

Para ampliar esta información, consultar la [Circ.SMA/11-08/AB](#).

### 2.3 Reuniones en ECSA.

El 13 de marzo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en Bruselas en una reunión del *Shipping Policy Committee* de ECSA, del que D. Manuel Carlier es Presidente.

Posteriormente, los días 26 y 27 de marzo, D. Manuel Carlier participó en una reunión del *Board of Directors* de ECSA en Bruselas.

En ambas reuniones, el aspecto al que se dedicó una mayor atención fue la problemática derivada de la regulación medioambiental y, especialmente, de las emisiones a la atmósfera de sustancias contaminantes y de efecto invernadero por parte de los buques. (Ver punto 5 del Orden del Día).

Asimismo, el presidente de ECSA informó sobre una reciente y muy positiva reunión que ha mantenido con el Vicepresidente de la Comisión Jacques Barrot, en la que éste se mostró favorable a los puntos de vista manifestados por ECSA en dos aspectos importantes:

- La posibilidad de aplicar ayudas de Estado (tales como *Tonnage Tax* y ventajas fiscales por medio de registros especiales) a buques de ciertos servicios marítimos especializados (tales como *off-shore supply*, cableros, etc), posibilidad que había sido puesta en cuestión por los servicios jurídicos de la Comisión.
- La posibilidad de aplicar salarios y condiciones laborales diferentes a trabajadores residentes en diferentes Estados (ver punto 6.3 del Orden del Día).

También se informó sobre la reciente recepción por ECSA de una versión revisada de las **Directrices de la Comisión sobre aplicación de las normas sobre Competencia al transporte marítimo en régimen tramp**, que resulta sensiblemente más positiva y tranquilizadora que la que aparecía en el primer borrador. En particular, la Comisión reconoce que los acuerdos tipo “pool” en los tráficos tramp tienen en general efectos pro-competitivos y, en consecuencia, no son motivo de censura “per se”. Es previsible que las Directrices no sufran ya modificaciones importantes y entren en vigor el próximo mes de octubre.

El día 26 de marzo, el Board of Directors mantuvo una cena de trabajo con el Director de Transporte Marítimo de la Comisión, Fotis Karamitsos, con quien se trató, en particular, sobre el Libro Blanco sobre Transporte Marítimo 2008-2018, que elabora actualmente la Comisión, con apoyo de un consorcio de consultores y que se presentará en un congreso que se celebrará en Bruselas en julio de este año. ECSA acordó que la próxima reunión del *Shipping Policy Committee*, que preside D. Manuel Carlier, se dedique principalmente a preparar la intervención de ECSA en dicho congreso.

### 2.4 Asistencia a otras reuniones y jornadas.

Desde la última reunión del Comité Directivo, celebrada el 8 de febrero de 2008, se han organizado y se ha participado en numerosas reuniones, de las que cabe citar las siguientes:

- El pasado 20 de febrero, ANAVE entregó su VI Premio de Periodismo (para trabajos publicados en 2007), dotado con 6.000 euros, a Juan Carlos Díaz Lorenzo, por una serie de 12 reportajes de carácter histórico sobre el transporte marítimo en las Islas Canarias, publicado en el Diario de Avisos de Santa Cruz de Tenerife. Los dos Premios Finalistas, de 2.000 euros cada uno, correspondieron al equipo de Radio Cádiz (Cadena SER), que dirige Blanca Juste, por el documental radiofónico “Los Sonidos del Muelle”, y a Carlos Bello, por el reportaje titulado “Un verano atípico para la seguridad de los mercantes”, publicado en Cinco Días.

En dicho acto, el presidente de ANAVE presentó un avance de datos sobre la evolución de la flota mercante española y el comercio marítimo mundial y nacional en 2007 (que se

ha publicado como Tribuna Profesional del boletín informativo del mes de marzo). A continuación tomó la palabra el Director General de la Marina Mercante, Felipe Martínez, quien presidió el acto.

- El 6 y el 21 de febrero, D. Manuel Carlier participó en sendas reuniones del Cluster Marítimo Español, celebradas en la sede de Innovamar y de ANAVE.
- El 13 de febrero, D. Juan Riva participó en una reunión de la Junta Directiva de la CEOE.
- El 19 de febrero, D. Manuel Carlier participó en una reunión, en el ministerio de Justicia, sobre el tratamiento de los seguros de responsabilidad civil en el proyecto de Ley General de la Navegación Marítima.
- El mismo día, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Seguridad y Medio Ambiente del COIN, del que es Vicepresidenta.
- Del 19 al 22 de febrero, Dña. Araiz Basuro asistió como invitada al curso *“Hull damages and repairs”* organizado por Lloyd’s Register en Madrid.
- El 21 de febrero, en la sede de ANAVE, se celebró una reunión de la mesa negociadora de un Convenio Marco de mínimos para la Marina Mercante, en la que participan ANAVE, UGT-Mar y CC.OO.-Mar. Posteriormente, el 6 de marzo, se celebró una nueva reunión. (Ver punto 3 del Orden del Día).
- El 27 de febrero, D. Juan Riva asistió al acto conmemorativo del 27º aniversario del semanario “El Nuevo Lunes” en Madrid.
- El 29 de febrero, varias empresas asociadas se reunieron, en la sede de ANAVE, con un grupo consultor francés que realiza un estudio sobre las Autopistas del Mar en el arco mediterráneo.
- El mismo día, Dña. Elena Seco participó en Bruselas en una reunión del Grupo de Trabajo de ECSA sobre Ayudas de Estado.
- El 5 de marzo, D. Manuel Carlier participó en la Mesa Redonda *“Los costes externos del transporte y la movilidad”* en el VIII Foro Nacional del Transporte organizado los días 5 y 6 de marzo en Madrid por la Asociación Española de Codificación Comercial (AECOC).
- El 7 de marzo, D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko se reunieron con representantes de la Asociación Española de Productos Petrolíferos (AOP), para analizar y consensuar propuestas a la Administración española sobre la revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI.
- El 12 de marzo, D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión con representantes de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, Dirección General de Costas, Ministerio de Medio Ambiente e Industria, para establecer la posición española a defender en el Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC 57).
- Ese mismo día, Dña. Alicia Velasco expuso la posición de ANAVE en una *“Jornada sobre responsabilidad de consignatarios y agentes marítimos”*, organizada en Madrid por la Asociación Española de Derecho Marítimo para analizar la sentencia del Tribunal Supremo 927/2007 de 26 de noviembre de 2007.

- El 26 de marzo, Dña. Elena Seco participó en una reunión de la Junta Directiva de SPC-Spain en Madrid.
- Ese mismo día, Dña. Araiz Basurko mantuvo una reunión con representantes de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación de la DGMM y de otros departamentos de la Administración para debatir la implantación en los buques y la utilización del servicio LRIT (*Long Range Identification System*).

Reuniones y actos a los que se tiene previsto asistir en los próximos días:

- Del 31 de marzo al 4 de abril, a petición de la DGMM, Dña. Araiz Basurko participará como asesora de la delegación española en la reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI en Londres (ver punto 5 de estas notas).

Actos públicos de interés previstos en fechas próximas:

- **“II Feria Internacional de la Industria Naval (NAVALIA)”**. Vigo: 20-22 de mayo. Incluirá jornadas técnicas y diversas presentaciones. Estarán representados los sectores de construcción naval, industria auxiliar, armadores, servicios financieros, marítimos y de ingenierías, instituciones y entes públicos, así como autoridades portuarias, entre otros. Para más información: Tel.: 986 22 01 38 – 902 200 426  
www.navalia.com.es  
navalia@navalia.com.es
- **“Congreso sobre Factores Subestándar en el Transporte Marítimo”**. Gijón: 28-30 de mayo. El concepto de buque subestándar desde los puntos de vista técnico y jurídico, la efectividad del Port State Control, los pabellones de conveniencia, la navegación de calidad, siniestralidad y edad de los buques y el reciclado de buques, son algunos de los temas que se analizarán en este Congreso que organiza la delegación en Asturias de la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España. Entre otros ponentes, han sido invitados a intervenir D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco. Más información: Tel.: 98 429 45 61  
www.ingenierosnavales.com  
coinastur@telecable.es

**3. Asuntos industriales. Informe sobre las reuniones mantenidas en la mesa de negociación con las Centrales Sindicales (21 de febrero y 6 de marzo).**

En la reunión del 21 de febrero, se trataron los siguientes temas:

- Las comunicaciones remitidas, tanto a ANAVE como a las centrales sindicales, por el Sindicato de Trabajadores de la Marina Mercante (STMM) en las que requerían estar presentes en la mesa negociadora del convenio, alegando ostentar el 10% de representatividad en el sector que exige la normativa sobre esta materia. Se acordó con las centrales sindicales UGT y CC.OO responder al STMM pidiendo una documentación acreditativa de dicha representatividad y, al mismo tiempo, solicitar una certificación al Ministerio de Trabajo a fin de verificar el porcentaje de representatividad del STMM.
- Se continuó trabajando sobre la redacción de las cláusulas de plus de embarque y horas extraordinarias.

En la reunión del 6 de marzo, se trataron los siguientes temas:

- Se analizó la certificación expedida por el Ministerio de Trabajo sobre el porcentaje de representatividad sindical de STMM, de la que se desprende que no alcanzaba el porcentaje de representatividad requerido legalmente para estar presente en la mesa negociadora en el momento de su constitución.
- Se discutió sobre el ámbito de aplicación del acuerdo que se está negociando, acordándose que el mismo sólo sería aplicable a las empresas que no tengan convenio colectivo de empresa y, por tanto, en ningún caso a las que ya lo tengan.
- Se continuó trabajando sobre la redacción de la cláusula de plus de embarque y horas extraordinarias en el sentido de especificar qué trabajos estarían incluidos en el plus. Aunque parece existir un cierto consenso básico sobre el contenido que se quiere dar a estas materias, está resultando muy laborioso encontrar una redacción que satisfaga a ambas partes, por lo que se acordó seguir tratándolas en la próxima reunión.

#### **4. Cursos ANAVE-DGMM sobre aplicación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM) en las empresas navieras.**

En julio se cumplirán 10 años de la entrada en vigor del Código ISM. Aunque su implantación significó sin duda alguna un refuerzo de la cultura sobre seguridad en los buques, en los últimos años han aumentado nuevamente los accidentes menos graves y deficiencias en las inspecciones de *Port State Control* relacionadas con el Código ISM.

Varias empresas nos habían manifestado su preocupación por este asunto y su especial interés en que ANAVE coordinase la impartición de cursos sobre esta materia, con el fin de incrementar la concienciación del personal a bordo y en la compañía involucrado en aspectos sobre seguridad y prevención de la contaminación. Puestos en contacto con el Director General de la Marina Mercante, esta iniciativa ha sido acogida muy favorablemente y se ha ofrecido la colaboración de la Administración para llevarla a cabo.

Esta convocatoria también ha recibido una favorable acogida entre las empresas y unas 50 personas han manifestado su interés en participar. Una vez recibidas las confirmaciones de interés para realizar el curso, se han organizado dos Cursos Formativos presenciales que se celebrarán los próximos días 22-23 y 29-30 de abril en la sede de ANAVE. Cada curso acogerá un número máximo de 20 asistentes y serán impartidos por funcionarios de la DGMM y profesionales de Sociedades de Clasificación.

De forma resumida, estos Cursos van a tratar los siguientes asuntos:

- Estructura del Código ISM, verificación, certificación, implantación, examen y evaluación.
- Responsabilidades de las diferentes personas en aplicación del Código.
- Planificación de las operaciones a bordo y control de la documentación.
- Preparación para emergencias.
- Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos.
- Mantenimiento del buque y equipo.
- Preparación para las inspecciones de *Port State Control* o de la Bandera.

En esta ocasión, no ha sido posible obtener una subvención económica del Ministerio de Fomento, ya que las fechas previstas para realizar los cursos (que tanto la Administración como las empresas han deseado sean próximas) no se ajustan al calendario del programa de ayudas previsto por el Ministerio. Por ello, hemos negociado con la Sociedad de Clasificación un coste de participación para las empresas asociadas lo más reducido posible, de 305 euros por asistente (IVA incluido).

No obstante, las empresas podrían obtener una bonificación de parte del coste para este curso (por un importe aproximado de unos 200 euros/participante), mediante la aplicación de bonificaciones a la Seguridad Social, una vez realizada la formación. Para completar esta información, consultar la [Circ.SMA/12-08/ES](#).

## 5. Emisiones a la atmósfera procedentes de buques.

### 5.1 Reunión del MEPC de la OMI. Revisión del Anexo VI del Convenio MARPOL.

Entre los días 31 de marzo y 4 de abril va a tener lugar en Londres una trascendente reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, que celebra su periodo de sesiones 57. En la misma, y entre otros aspectos, se va a tratar sobre la regulación de las emisiones a la atmósfera por parte de los buques, tanto de los gases contaminantes SO<sub>x</sub> y NO<sub>x</sub> (objeto del Anexo VI del Convenio MARPOL) como de gases de efecto invernadero (en particular, de CO<sub>2</sub>) y materia particulada.

Resumen de las propuestas en debate:

- **Óxidos de Azufre (SO<sub>x</sub>):** Tras largas discusiones en el subcomité BLG, se plantean, básicamente, las 3 opciones siguientes:

Opción	Límite Global (actualmente 4,5%)		En SECAs (actualmente 1,5%)		Micro SECAs
	1 <sup>er</sup> paso (2012)	2 <sup>do</sup> paso (2015)	1 <sup>er</sup> paso	2 <sup>do</sup> paso	
1. Mundial	1,00%	0,50%			
2. Mundial / regional	4,50%		0,10% (2012)		
3. Mundial / regional con microzonas	3,00%		1,00% (2010)	0,50% (2015)	0,10% (a definir)

- **Óxidos de Nitrógeno (NO<sub>x</sub>)**

**Buques nuevos:** Se ha aceptado el método de reducción en tres niveles, tomando como **Nivel I** el límite actual del Anexo VI para motores instalados a partir del 1 de enero de 2000:

- **Nivel II:** Implantación en **2011**. Se debe poder cumplir mediante modificaciones de proyecto en el motor. La reducción oscilaría entre 2 y 3,5 g/kWh (entre un 15,5 y un 21,8% respecto del Nivel I). Si se adopta la norma de 3,5 g/kWh los fabricantes han señalado que se debe examinar nuevamente la fecha de puesta en práctica.
- **Nivel III:** Aplicación en **2015** o **2016**, incluiría reducciones de entre el 40% y el 85% respecto del Nivel I. Supone un impacto significativo de en el rendimiento del motor. Estos niveles de reducciones sólo se pueden conseguir mediante la instalación de nuevos equipos.

**Motores construidos antes de 2000:** Es el aspecto más polémico y complejo. Aunque muchos de estos motores pueden adaptarse para reducir emisiones de NO<sub>x</sub>, en otros casos esta opción no es posible. En la reunión del MEPC 57 se van a tratar sobre todo dos aspectos:

- Aplicación a todos los motores o limitarlo según fecha de construcción y/o potencia del motor.
- Exigencia inmediata o sólo cuando exista un “kit” homologado para reducir los NO<sub>x</sub>.
- **Materia Particulada (PM):** Este asunto resulta menos conflictivo y por el momento no se han definido límites específicos, ya que no se dispone de información suficiente y es necesario profundizar con estudios sobre esta problemática. Parece haber acuerdo en la idea de que la reducción de SO<sub>x</sub> hará innecesaria una actuación específica adicional sobre las PM a corto plazo, ya que una reducción de S significa la reducción en peso de las PM producidas. Sin embargo, se asegura que la utilización de combustibles destilados, como consecuencia de unas limitaciones de S inferiores a 0,5%, aumentaría el número de PM de menor tamaño, que son precisamente las más perjudiciales para la salud.

En caso de que se pueda llegar a un acuerdo en el MEPC 57 sobre cada una de las anteriores cuestiones, el siguiente paso será la adopción formal de las mismas, que está prevista para el MEPC 58 en el mes de octubre de 2008, lo que haría posible su entrada en vigor en abril de 2010.

Existe una gran expectación sobre si la OMI podrá alcanzar y comunicar a la sociedad una solución práctica y efectiva para reducir la contaminación atmosférica relacionada con los buques. Si no se alcanza un acuerdo o si la solución final se considera insuficiente, existe el riesgo real de que la UE o los EE.UU. sigan su propio camino e introduzcan normas regionales sobre emisiones a la atmósfera. Esta posibilidad no sólo crearía una situación muy compleja para el transporte marítimo, sino que también significaría un importante revés para la OMI.

## 5.2 Emisiones de CO<sub>2</sub>

El Anexo VI de MARPOL no regula las emisiones de CO<sub>2</sub>, que no se considera un agente contaminante en sí mismo. Sus efectos también se diferencian de los agentes contaminantes propiamente dichos en que no se limitan a las zonas más o menos próximas al foco que los emite (en este caso, un buque), sino que producen un efecto global sobre la atmósfera.

Se ha reconocido que la OMI debe avanzar significativamente en este asunto, y así lo ha manifestado su Secretario General en diversos foros. La línea de actuación será previsiblemente la inclusión del transporte marítimo en un sistema de comercio de emisiones a escala global. Se ha propuesto acelerar los trabajos previstos para concluir unas propuestas concretas en este campo el próximo octubre de 2008. Fundamentalmente, se tratan las siguientes cuestiones:

- Sistema de índices de emisión de CO<sub>2</sub>
- Nivel o niveles de referencia para las emisiones de CO<sub>2</sub>.

El “Análisis de los métodos técnicos, operacionales y de mercado para tratar las emisiones de gases de efecto invernadero” se ultimaría en julio de 2009, a menos que el propio Comité considere que este último punto, o partes de él, pueden también adelantarse

## 5.3 Reunión en la DGMM con varios ministerios. Coordinación con la Asociación de Operadores de Petróleo (AOP).

El 12 de marzo, D. Manuel Carlier y Dña. Aráiz Basurko participaron en una reunión de preparación del Comité MEPC 57 (monográfica del Anexo VI de MARPOL) a la que fueron convocados por la DGMM y a la que también asistieron responsables de los Ministerios de Fomento, Medio Ambiente, Industria, la Dirección General de Costas, la Representación Permanente de España en la OMI y la Asociación de Operadores de Petróleo (AOP).



El objetivo de esta reunión era analizar los muchos y muy extensos documentos de trabajo que se van a debatir en el MEPC 57, conocer la opinión de los sectores afectados (naviero, del refino de petróleo y de la comercialización de combustibles marinos) por las modificaciones que se puedan acordar en el marco normativo internacional sobre esta materia, todo ello para conformar una posición común española que defender, en la UE en primera instancia, y también en la OMI.

Con vistas a esta reunión, ANAVE y AOP consensuaron previamente un documento, que se remitió a los Secretarios de Estado de los distintos Ministerios involucrados, y que recibió un amplio apoyo en la reunión por parte de la Administración, de modo que, en líneas generales, es la posición que se va a defender en la OMI. Fundamentalmente, establece las siguientes conclusiones:

#### **Óxidos de Azufre (SO<sub>x</sub>):**

- Apoyar la Opción 3 de las indicadas anteriormente y, si fuese posible, defender un límite global del 3,5% (nunca inferior al 3%).
- Proponer que el límite del 0,5% en las SECAs a partir de 2015 quede condicionado a una revisión intermedia.
- Posibles reducciones futuras del azufre a nivel global o en las SECAs deberían ser objeto de un estudio en el que intervengan todas las partes involucradas bajo la coordinación de OMI.

#### **Óxidos de Nitrógeno (NO<sub>x</sub>):**

- **Buques nuevos:** Evitar la adopción de normas en fechas ciertas, a menos que se garantice que se puedan alcanzar técnicamente. ANAVE y AOP no disponen de datos para conocer si los límites que se proponen son realistas a este respecto. En la medida en que lo sean a juicio de los fabricantes de motores, no tendríamos objeciones.
- **Buques existentes:**
  - Apoyar la propuesta de EE.UU. sobre el concepto de “kits” homologados de reducción de NO<sub>x</sub> cuyos principios son los siguientes:
    - Los buques anteriores a 2000 no estarían obligados a introducir reformas mientras no se homologue por la OMI un kit para sus motores que permita alcanzar los objetivos de emisiones del primer nivel.
    - Pasados 12 meses de la homologación, tendrían obligación de instalarlo en la primera inspección que sufran.
    - Se estimularía la existencia de competencia entre fabricantes de kits.
  - Aplicar dicha norma únicamente a motores con una potencia superior a 5.000 kW.
  - No parece justificado desde el punto de vista coste/beneficio modificar los motores de buques a los que quede poca vida útil. Suponiendo que, como media, los buques se desguzan con 28 años, cabría excluir aquellos a los que les queden 10 años de vida o menos (los construidos antes de 1990).

#### **Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>):**

El sentimiento generalizado es que el transporte marítimo es tan eficiente en este campo que penalizarlo sería desequilibrado respecto de otros modos y potencialmente contraproducente. Sin embargo, existe el riesgo de que si la OMI no actúa en este campo puedan ceder algunos países o regiones (UE) a presiones mediáticas y establecer unilateralmente medidas (por ej. impuestos). Por tanto, es conveniente, que la OMI trabaje en este asunto y sin pérdida de tiempo, aunque, como es lógico, antes de tomar cualquier medida deben evaluarse su coste y efectos previsibles. Por ello, se considera que España podría apoyar lo siguiente:

- Apoyar el programa de trabajo previsto por la OMI: análisis de los sistemas de índices de emisión de CO<sub>2</sub>, niveles de referencia de estas emisiones, etc.
- Establecer unos principios básicos para tratar este asunto:
  - Regulación exclusivamente en el marco de la OMI.
  - Evitar que se establezcan objetivos de reducción global de las emisiones del conjunto del comercio marítimo mundial.
  - Utilizar normas dirigidas a objetivos.
- Valorar la posibilidad de incluir el transporte marítimo en un sistema global de comercio de emisiones (*Emission Trading Schemes*, ETS).

En el marco UE, habría que respetar un equilibrio en las exigencias sobre CO<sub>2</sub> a los diferentes modos de transporte. Se debe recordar que las emisiones por ton•milla son del orden de 20 veces menores para el transporte marítimo que para la carretera. Pretender reducir muy sensiblemente las emisiones de CO<sub>2</sub> del modo marítimo podría impedir el desarrollo de las Autopistas del Mar y el SSS, con un efecto claramente negativo sobre las emisiones totales de CO<sub>2</sub>.

En la misma reunión, dada la importancia de los asuntos que se van a tratar en la reunión del Comité MEPC de la OMI, la DGMM ha solicitado la presencia de un experto de ANAVE como asesor de la delegación española en dicha reunión. En contacto con el presidente, se acordó que asistiría Dña. Aráiz Basurko.

### **Resultado de la reunión de los Estados Miembros de la UE previa al MEPC 57**

Varios países de la UE (Alemania, Finlandia, Dinamarca, Estonia, Holanda, Letonia, Lituania, Polonia, Suecia, así como Noruega, no miembro de la UE, pero sí del Espacio Económico Europeo) habían enviado directamente para su presentación al MEPC los documentos con su posición particular, en los que proponen cambios de gran envergadura sobre los combustibles destinados a los buques y, en general, apoyaban la Opción 1 en relación con los SO<sub>x</sub>. Dichas propuestas son motivo de gran preocupación para ANAVE por las siguientes razones:

- El informe del Grupo de Expertos de la OMI que ha estudiado las propuestas no considera que dichos cambios estén justificados desde el punto de vista medioambiental, teniendo además un impacto negativo desde este punto de vista, ya que se aumentarían las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de petróleo.
- Estos cambios tan drásticos causarían muy importantes y significativos problemas de suministro. El suministro de destilados medios no estará garantizado y dará lugar a incrementos de precios en otros combustibles como el gasóleo de automoción, de calefacción y el queroseno de aviación.

Con carácter previo al MEPC 57, se celebró, el 17 y 18 de marzo, una reunión de coordinación de los Estados de la UE en Bruselas, con el fin de intentar establecer una posición europea para defenderla en el MEPC. Como resultado de la misma, no ha sido posible un acuerdo pleno sobre alguna de las distintas opciones propuestas que se han planteado para reducir las emisiones de SO<sub>x</sub>. Si bien la Opción 1, la más negativa para el sector naviero, recibió el apoyo de una mayoría de Estados, el Reino Unido, Holanda y Alemania han presentado una reserva formal a esta opción.

Se ha convocado una nueva reunión el primer día de la reunión del MEPC 57 (31 de marzo) y antes de que de comienzo el Plenario, para intentar llegar a una solución de compromiso.

En contacto con el Representante Permanente español en la OMI, hemos pedido que España se una a la reserva de estos tres países.

## **6. Novedades normativas en la Unión Europea.**

### **6.1 Propuesta de Directiva sobre limitación y aseguramiento de la responsabilidad civil de las empresas navieras. Posición de los gobiernos en el Comité de Representantes Permanentes (COREPER).**

En enero de 2006, y dentro del tercer paquete de medidas de seguridad marítima (ERIK A III), la Comisión Europea remitió al Consejo y al Parlamento Europeo una Propuesta de Directiva sobre Responsabilidad Civil y Garantías Financieras de los propietarios de los buques, cuyos objetivos eran los siguientes:

- Obligar a todos los Estados Miembros a suscribir el Protocolo de 1996 al Convenio de Londres de 1976 sobre limitación de responsabilidad por reclamaciones marítimas.
- Establecer un sistema de garantías financieras sobre responsabilidad civil de los navieros que deberían cubrir, al menos, un importe equivalente al doble del límite resultante según el citado Protocolo 1996.

Como motivos para el establecimiento de esta garantía suplementaria, la propuesta de Directiva esgrimía tanto el refuerzo de la seguridad marítima como una mejor protección a los terceros afectados por los accidentes marítimos.

No obstante, esta propuesta fue objeto de fuertes críticas por parte del sector naviero europeo (ECSA), por cuanto se desviaba notablemente del marco internacional, constituido por el citado Convenio. ANAVE incluyó un artículo detallado sobre los efectos que habría tenido la adopción del régimen contenido en esta Propuesta de Directiva, en la sección “*Tribunal Profesional*” del Boletín Informativo de ANAVE nº 450 de mayo de 2006.

El pasado día 7 de marzo los Estados Miembros, a través del Comité de Representantes de los Estados Miembros (COREPER), se pronunciaron por gran mayoría en el sentido de manifestar que si bien están de acuerdo en adoptar las medidas necesarias para seguir reforzando la seguridad marítima, no lo están sin embargo en que ello deba lograrse mediante la aprobación de la Propuesta de Directiva de la Comisión, sino mediante la ratificación del citado Protocolo de 1996. Esta decisión deberá ser ratificada ahora por el Consejo de Ministros de Transportes, que se reunirá el 7 de abril en Bruselas

Este rechazo por parte de los Estados Miembros es muy positivo para el sector naviero, ya que además de que el régimen propuesto vulneraría la pretendida uniformidad legislativa a nivel internacional, podría incrementar en la práctica la reticencia de nuestros Tribunales a aplicar la limitación de responsabilidad contenida en el Convenio de 1976.

### **6.2 Propuesta de Directiva sobre sanciones penales por incidentes de contaminación.**

El día 11 de marzo de 2008, la Comisión Europea presentó una propuesta de Directiva sobre sanciones por incidentes por contaminación de buques, que pretende sustituir a la Decisión Marco 2005/667/JAI, que fue anulada por una Sentencia de 23 de octubre de 2007 por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas.

Como la Decisión Marco a la que sustituye, esta nueva propuesta aclara que las infracciones definidas en la Directiva 2005/35/CE deben considerarse infracciones penales y ser sancionadas como tales. La Directiva obligará además a los Estados Miembros a asegurarse de que las empresas puedan ser consideradas responsables de las infracciones penales

cometidas en su beneficio y de que sean objeto de sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias de naturaleza administrativa o penal. Prevé que la contaminación pueda ser considerada como delito y que sea posible imponer sanciones a toda persona, incluidos el Capitán, Armador y Fletador de un buque, así como a las sociedades de clasificación, declarando autores de un hecho de contaminación ilegal o participantes en el mismo deliberadamente o por negligencia grave. En los casos más graves, las sanciones podrían incluir prisión.

La anulación de la Decisión marco y las próximas negociaciones sobre el proyecto de Directiva de hoy no afectan a la aplicación de las disposiciones de la Directiva existente 2005/35/CE, que sigue vigente.

En caso de aprobarse esta nueva propuesta de Directiva, estimamos que por lo que respecta a las sanciones administrativas que prevé, a España no le afectarían en exceso, por cuanto ya están previstas sanciones importantes para los casos de contaminación en los arts. 116 y 120 de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

### **6.3 Condiciones laborales de tripulantes de diferentes nacionalidades.**

En la reunión que el presidente de ECSA mantuvo con el comisario Barrot a que se ha hecho referencia anteriormente, se trató también sobre la posibilidad de aplicar salarios y condiciones laborales diferentes a trabajadores residentes en diferentes Estados (tanto UE como de países terceros).

Ésta es una práctica habitual en empresas y buques del norte de Europa, que tradicionalmente han empleado a tripulantes de otros países (incluso europeos, por ejemplo, españoles y portugueses) sobre la base de salarios y condiciones laborales diferentes a las aplicables a los tripulantes nacionales.

En la mayoría de los casos, dichas condiciones se negociaban en convenios colectivos entre las empresas navieras del norte de Europa y los sindicatos de marinos de los países de procedencia de los trabajadores. Por ello, esta práctica no había sido planteada hasta ahora como un problema por los sindicatos europeos, pero ha empezado a cobrar mayor importancia con la incorporación a la UE de países como Polonia, Rumanía y Letonia. Los servicios jurídicos de la Comisión llegaron a manifestarse provisionalmente en el sentido de que los nacionales de un Estado miembro debían recibir igualdad de trato.

ECSA ha mantenido:

- Que dicha armonización sería perjudicial para los propios trabajadores de los países citados, ya que perjudicaría sus oportunidades reales de empleo.
- Que no se trata de una discriminación por nacionalidad, sino por el país de residencia del trabajador, que es el que condiciona, como es lógico, su coste de la vida y su poder adquisitivo.

Se puso, además, como ejemplo significativo, el caso de los Eurodiputados, cuyos salarios son abonados por cada uno de los Estados miembros, en función del coste de la vida en cada uno.

En la citada reunión con el comisario Barrot, en la que estuvo también presente el comisario responsable de empleo, ambos reconocieron la validez de los argumentos de ECSA y, en consecuencia, se aceptó la posibilidad de mantener dicha práctica en aquellos países en los que lo permita la normativa nacional, sobre la base de convenios colectivos suscritos con organizaciones sindicales de los países de procedencia de los trabajadores y **siempre que no se apliquen condiciones diferentes a dos trabajadores que desempeñen la misma función en el mismo buque.**

## 7. Asuntos varios.

### 7.1 Proyecto de Resolución sobre nuevos documentos que deben ser visados por Colegios Profesionales.

El 18 de febrero, la DGMM nos remitió a consulta un Proyecto de modificación del Anexo de la Orden FOM/3479/2002, que regula la firma y visado de documentos del Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles (RD 1837/2000).

Básicamente, la propuesta recibida preveía incorporar los siguientes nuevos documentos, manuales e informes a la lista del Anexo, que ya incluye 15, para los que se precisa la firma y visado por parte de profesionales y la intervención de Colegios Oficiales:

- Manual de carga de grano a granel.
- Manuales reglamentarios de las naves de gran velocidad.
- Manual de formación.
- Proyecto de instalaciones radioeléctricas de nueva construcción.
- Sistema de ayuda para la toma de decisiones por el capitán de los buques de pasaje.

Una vez analizado y tras haberlo consultado con las empresas (ver Circ.SMA/6-08/MC), ANAVE contestó considerando que incorporar estos documentos resulta redundante, originaría una burocracia creciente y un aumento de los costes para las empresas sin que esté justificado por ningún beneficio real y concreto. En las observaciones presentadas al Proyecto, se propuso:

- Acotar los documentos, informes o manuales que, en función de su naturaleza y contenido, requieren firma y visado, para flexibilizar las formalidades exigidas a los armadores por las autoridades marítimas hacia una tramitación más versátil, dinámica y ágil.
- Establecer una estructuración más general de estos documentos, por simplificar, en lugar de una enumeración tan pormenorizada de los mismos.
- Realizar una modificación adicional (al margen del Proyecto presentado) al **Punto e)** del Anexo actual, que hace referencia al “Plan de colaboración con los servicios pertinentes de búsqueda y salvamento en caso de emergencias”. La redacción efectiva del mismo corresponde a los Servicios SAR en colaboración con la naviera y parece ilógico pensar que la compañía naviera entregue el documento a un Técnico para su firma y visado cuya elaboración corresponde a la Administración.

### 7.2 Informe de ANAVE 1/08 sobre Normativa de Seguridad y Medio Ambiente.

El próximo 17 de abril, tenemos previsto presentar el primer Informe del año 2008 sobre Seguridad y Medio Ambiente, que elabora semestralmente el Gabinete de Seguridad y Puertos de ANAVE y recopila las novedades normativas en el ámbito internacional, comunitario y nacional sobre seguridad y medio ambiente.

En esta ocasión, dada la importancia de los asuntos que se van a tratar en la reunión del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, hemos estimado conveniente dedicar un tiempo específico de la Jornada para informar sobre el resultado de la reunión del MEPC, cuyas materias son las que ANAVE ya presentó en las ponencias sobre “Materias ambientales actuales a debate en la OMI” en la última reunión del Informe Técnico en octubre pasado.

Como es habitual, hemos invitado a la parte final del Informe al Subdirector General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos de la DGMM, D. Alfredo de la Torre, quien ha confirmado su asistencia junto con otros colaboradores de su departamento, para contestar a las cuestiones que puedan plantearse por parte de los asistentes a la reunión. Por las materias a tratar, se ha invitado asimismo al Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación, D. Francisco Suárez Llanos.

### **7.3 Concurso público de EMSA para contratar buques anticontaminación.**

El pasado 4 de marzo, EMSA ha anunciado su intención de lanzar próximamente una nueva convocatoria de concurso público para contratar buques anticontaminación para prestar servicios en las zonas del mar del Norte y mar Negro.

Al igual que en años anteriores, las empresas interesadas ofrecerían su(s) buques en régimen de disponibilidad, de manera que podrían continuar con sus labores comerciales hasta el momento en que la Agencia los necesitase. En dicho caso, el buque deberá poder dedicarse rápidamente a la recuperación de hidrocarburos, mediante la instalación a bordo de los equipos necesarios. Estos sistemas pueden encontrarse permanentemente a bordo o pueden estar preparados para su instalación inmediata.

El contrato tendría una duración inicial de 3 años, prorrogable por otros 3. El plazo de presentación de solicitudes expira el próximo 10 de abril de 2008. Una vez presentadas todas las solicitudes (fase primera del concurso), se efectuará una preselección de candidatos a los que se invitará a presentar una oferta concreta (fase segunda).

Para información adicional, consultar la [Circular Explotación 2/08/ES](#).

### **7.4 Modificación del Real Decreto 2062/1999 de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.**

Como informamos en nuestra circular Varios 20/08/AV de 18 de marzo de 2008, en el BOE del día 15 de marzo de 2008 se publicó el RD 323/2008 de 29 de febrero, modificando el RD 2062/1999 en determinados puntos.

La modificación más relevante es el tratamiento de los alumnos. A partir de ahora, cuando tengan suscrito un contrato en prácticas conforme a lo previsto en el art. 11 del Estatuto de los Trabajadores, en cuyo caso la empresa deberá asumir los gastos de viaje y dietas de embarque y desembarque, los alumnos se contabilizarán como parte de la dotación del buque a los efectos de lo dispuesto en la disposición adicional de la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Ello significa que por cada alumno embarcado con un contrato en prácticas las empresas que lo deseen tendrán ahora la posibilidad de embarcar un tripulante extranjero adicional.

Se aclara además que se mantiene la posibilidad de que los alumnos puedan embarcar en buques de bandera española para la realización de sus prácticas reglamentarias en condiciones distintas a las anteriores, es decir, sin relación laboral ni seguridad social, siempre y cuando cuenten al menos con los seguros correspondientes.

Asimismo, y a partir de ahora, los alumnos tendrán la consideración de oficiales y deberán figurar como tales en la lista de tripulantes con la denominación de “oficial alumno de puente, máquinas o radioelectrónica”.

### **7.5 Recomendaciones para regular el número mínimo de remolcadores en Vigo.**

El 14 de marzo, la Autoridad Portuaria de Vigo nos remitió la convocatoria de una reunión de su Comité de Servicios Portuarios Básicos, que se ha celebrado el 24 de marzo.

El punto segundo del Orden del Día de la reunión hacía referencia a una propuesta de la Capitanía Marítima de establecer unas *“Recomendaciones provisionales para regular el número mínimo de remolcadores y su potencia, con el objetivo de realizar con seguridad las maniobras de atraque y desatraque en el puerto”*. Estas recomendaciones incluyen 2 tablas en las que se especifican el número mínimo de remolcadores y las toneladas de tiro en cada

maniobra de atraque y desatraque, en función de varios parámetros: GT, eslora, hélice a proa, circunstancias meteorológicas o si buque es de alta maniobrabilidad. Las razones que el documento argumenta para justificar esta iniciativa son:

- Un aumento sustancial del tráfico marítimo en la ría de Vigo.
- Las características, especificidades y tipo de buques que recalán en el puerto.
- La necesidad de actualizar la normativa sobre el asunto, que data de abril de 1994.

En las consultas que ANAVE ha mantenido con la Autoridad Portuaria y la Capitanía Marítima de Vigo, se nos ha manifestado que una de las causas de esta norma es que los usuarios no utilizan habitualmente un remolcador de gran potencia de tiro (50 t), a pesar de que el mismo fue solicitado por la Autoridad Portuaria, a propuesta de la Capitanía Marítima, en el pliego de Condiciones Particulares del servicio de remolque. También se pudo saber que las cifras contenidas en dichas tablas vienen a reflejar la práctica habitual en el funcionamiento diario del puerto.

Esta problemática ya se ha presentado en otros puertos españoles: la Autoridad portuaria, en contacto o incluso a instancias (como en este caso) de la Capitanía marítima, y con el fin de prever su posible necesidad en circunstancias extraordinarias, impone a la empresa que presta el servicio de remolque la disponibilidad de un remolcador de una elevada capacidad de tiro que no es necesario habitualmente en condiciones normales en el puerto. **Es evidente que ello supondrá, en general, un mayor coste que no tiene sentido que sea absorbido por la empresa que presta los servicios.** Las autoridades que imponen su presencia en el puerto deben ser conscientes de ello y ponderar en qué medida es razonable o no soportar dicho coste.

A nuestro entender, no queda suficientemente claro en el documento consultado el carácter de la norma que se pretende, ya que, si se tratase de unas normas de seguridad de carácter obligatorio sobre el uso de remolcadores, deberían referirse a unos **valores mínimos por razón exclusivamente de seguridad**, sin incluir consideraciones de tipo operativo. No deberían, por tanto, recoger la práctica habitual, sino el número mínimo de remolcadores necesario para realizar las operaciones con un nivel seguridad razonable.

En algunos aspectos, los criterios consultados tampoco cumplen este requisito de tratarse de unos valores mínimos. Así, cuando un buque dispone de propulsor transversal de maniobra o de 2 hélices, no parece razonable exigir **por razones de seguridad** el uso de un remolcador en la operación de **desatraque**, a menos que en dicha operación sea necesario revirar el buque.

Por otra parte, el hecho de denominarlas “recomendaciones”, viniendo de la Autoridad marítima y portuaria, supondría sin duda una presión para los capitanes, especialmente si el práctico insiste en su cumplimiento, por lo que con dicha denominación, aunque no tuviesen formalmente carácter imperativo, habría que considerarlas como tales.

Tras consultar este asunto con las empresas que realizan tráficó en Vigo, remitimos una serie de observaciones pidiendo que se tuvieran en cuenta en la reunión, proponiendo las siguientes alternativas:

- Buscar una solución que permita el mantenimiento del remolcador de gran tiro en el puerto, si es que ello se considera conveniente para la seguridad, sin perjuicio económico para la empresa que presta el servicio.
- Mantener la redacción del documento consultado, siempre que tenga un carácter meramente informativo sobre la práctica habitual en el puerto.
- Si se decide mantener la denominación de “recomendaciones”, incluso aunque se afirme que su carácter no sea obligatorio, solicitar su revisión con el criterio de establecer unos mínimos estrictamente por razón de seguridad, y no de operatividad.

## **7.6 Celebración del Día Marítimo Mundial 2008.**

El Secretario General de la OMI ha anunciado la fecha de celebración del “Día Marítimo Mundial 2008”, que se celebrará este año el 25 de septiembre, jueves, día para el que se han organizado distintos actos.

El lema elegido este año es: "OMI: 60 años al servicio del transporte marítimo", que se ha considerado apropiado por coincidir en este año dos aniversarios muy señalados, el 60º aniversario de la adopción del Convenio Constitutivo de la OMI (1948) y el 50º aniversario de su entrada en vigor (1958). Estas celebraciones van a coincidir además con el 100º periodo de sesiones del Consejo, que tendrá lugar el próximo mes de junio, y con el regreso de la OMI a su sede tras un largo periodo de acondicionamiento.

El Secretario General ha animado a los Estados Miembros y Organizaciones marítimas para que planifiquen y participen en actos conmemorativos de este día, con el fin de promover el reconocimiento de la gran labor realizada por la OMI desde sus inicios e impulsar su empeño para hacer frente a los retos que se avecinan.

## **8. Ruegos y preguntas.**