



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Miércoles, 5 de noviembre de 2008, a las 12:00 h  
Sede de ANAVE– c/ Dr. Fleming, 11, 1 D – 28036 Madrid

### Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas.
  - 2.1. Ayudas a la implantación del Código ISPS.
  - 2.2. Propuesta de aceleración del reintegro a las empresas navieras de las subvenciones a pasajeros residentes en las islas, así como en Ceuta y Melilla.
  - 2.3. Aplicación del Anexo IV de MARPOL a buques en navegación de cabotaje. Informe sobre la reunión mantenida el 14 de octubre con la DGMM.
  - 2.4. Comunicación y solicitud de reunión al Director General de la Marina Mercante.
  - 2.5. Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Próxima entrada en vigor del Convenio Bunkers - 2001. Tramitación de los certificados de cobertura de seguro.
4. Informe sobre la reunión del Grupo de Trabajo de Puertos de ANAVE (prevista para el 29 de octubre).
5. Asuntos varios.
6. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de acta de la última reunión del Comité Directivo, celebrada el 9 de octubre, se circuló el viernes 24 de octubre. Con posterioridad D. José Antonio Baura nos ha indicado que no participó en la reunión, por lo que se le ha excluido de la lista de asistentes y se ha corregido el acta consecuentemente. No habiéndose recibido ninguna otra observación se propondrá su aprobación.

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

### **2.1. Ayudas a la implantación del Código ISPS.**

El viernes 10 de octubre finalizó el plazo de presentación solicitudes para participar en la convocatoria de ayudas a las inversiones realizadas por las empresas en la implantación del Código ISPS.

La Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación nos ha informado de que se han presentado finalmente solicitudes para 154 buques, de las que 6 han sido descartadas, 2 por tratarse de buques de pabellón extranjero y 4 por haber sido solicitadas por empresas navieras extranjeras. Ninguna de estas 6 solicitudes descartadas pertenece a buques asociados a ANAVE.

También nos han indicado que alguna solicitud presentaba deficiencias menores, como falta de los documentos acreditativos de estar al corriente de pago de las obligaciones tributarias o falta de cumplimentación de alguno de los apartados de la memoria técnica y/o económica. La DGMM ya ha solicitado a las empresas afectadas la subsanación de dichos errores, para lo que les ha dado el plazo de 10 días hábiles.

Si todas estas deficiencias fueran finalmente subsanadas, quedarían 148 solicitudes, 45 de buques de pasaje y 103 de otros buques que, en caso de ser todas concedidas, darían lugar a una subvención de unos 20.450 euros para cada buque de pasaje y 15.337 euros para cada buque de carga.

### **2.2. Propuesta de aceleración del reintegro a las empresas navieras de las subvenciones a pasajeros residentes en las islas, así como en Ceuta y Melilla.**

Según se acordó en la última reunión del Comité Directivo, el 17 de octubre se envió al Secretario de Estado de Transportes, D. Fernando Palao, la propuesta del asunto, que había sido previamente circulada para comentarios a todas las empresas que prestan servicios regulares de pasaje.

D. Carlos Ibarz, Jefe del Gabinete del Sr. Palao, nos ha confirmado, informalmente, que el fondo de la propuesta cuenta con la simpatía del Secretario de Estado, y que ha sido trasladada a la Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa de la DGMM, cuyo informe ha sido que algunas de las opciones planteadas son incompatibles con la normativa vigente.

Nos ha adelantado la intención del Secretario de Estado de contestar formalmente a nuestro escrito en esos términos, y trasladar a la citada subdirección el encargo de estudiar a fondo nuestra petición y, en todo caso, de agilizar al máximo posible, dentro de las opciones permitidas por la Ley, el reintegro de las subvenciones.

### **2.3. Aplicación del Anexo IV de MARPOL a buques en navegación de cabotaje. Informe sobre la reunión mantenida el 14 de octubre con la DGMM.**

Tal y como se informó en el último Comité Directivo, varias Capitanías Marítimas han pretendido exigir el cumplimiento inmediato del Anexo IV del MARPOL sobre aguas sucias a buques españoles existentes dedicados únicamente a viajes de cabotaje nacional, a pesar de que, de la regla 2.1 del Anexo IV, según se incorporó en 2005 a la legislación española, se desprende que esta norma afecta exclusivamente en viajes internacionales, a menos que exista una legislación nacional específica al respecto que así lo obligue, que no es el caso.

El gobierno español pudo haber ampliado el ámbito de aplicación de esta norma (por lo que hace referencia a los buques españoles), ya sea a otros tamaños de buques o a los viajes de cabotaje nacional, pero por el momento no se ha hecho así. En consecuencia, entendimos que esta exigencia no está fundamentada legalmente y despierta una inseguridad jurídica que puede tener, ya en sí misma, efectos muy negativos.

Según se informó en la última reunión del Comité Directivo, el 14 de octubre, el Subdirector General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos de la DGMM nos convocó para tratar este asunto en detalle en una reunión. En la misma, la Administración nos confirmó su intención de ampliar, por medio de la norma necesaria, el ámbito de aplicación del Anexo IV a todos los buques existentes (realicen o no viajes internacionales). Para evaluar el impacto que tendría la aplicación de dicha norma, nos pidió efectuar una consulta a las empresas para conocer la situación actual de los buques dedicados al cabotaje respecto al cumplimiento del Anexo IV del MARPOL.

La información que hemos recopilado indica que la pretendida norma afectaría a un total de 9 empresas y 38 buques, aunque el grado de repercusión es diferente en cada naviera según se encuentre en uno de los 2 siguientes casos:

1. Buques que están ya equipados con uno de los tres sistemas de tratamiento admitidos por el Anexo IV de MARPOL (planta séptica, sistema para desmenuzar o tanque de retención), pero no dispone del Certificado Internacional. Este es el caso de 6 empresas y 33 buques. Para cumplir la norma, bastaría con solicitar la inspección del equipo a bordo y la posterior expedición del Certificado.
2. Buques que no disponen de sistema instalado a bordo (ni, obviamente, tampoco de Certificado). Este es el caso de 3 empresas y 5 buques. Estas empresas han manifestado su mejor disposición a instalar un sistema a bordo, si bien piden tiempo para poder hacerlo sin perjudicar gravemente la operatividad del buque. Una opción podría ser hacer coincidir la fecha de ejecución para instalar el sistema a bordo con la varada en dique, con el fin de minimizar el coste derivado de las reparaciones necesarias y la correspondiente inmovilización del buque.

En la reunión con la DGMM, ANAVE manifestó que, tanto en este caso concreto, como en cualquier otra materia en la que la Administración marítima se pueda plantear un endurecimiento de las normas legales vigentes en materia de seguridad o protección del medio ambiente (algo que, por supuesto, es potestad de la Administración y nadie lo discute), parece exigible una transparencia, mediante la comunicación de esas intenciones a las empresas. También, se indicó que, dependiendo del caso, cabría la posibilidad de que las empresas pudieran acordar compromisos voluntarios que permitan llevar a la práctica las intenciones de la Administración antes incluso de que se disponga de una norma legal que pueda hacerlo exigible.

En los últimos días, una empresa dedicada exclusivamente a viajes de cabotaje nacional se ha visto especialmente afectada por este asunto ya que, a pesar de tener instalado a bordo un tanque de retención que cumple los requerimientos de la norma, la DGMM le ha exigido

instalar en un plazo de 6 meses una planta de tratamiento adicional, argumentando la inexistencia de instalaciones de recepción de aguas sucias en los puertos en los que el buque hace escala.

Parece que gravar y responsabilizar al buque por esta circunstancia resulta una medida desproporcionada, máxime cuando esta norma no es legalmente exigible en la actualidad a los buques que únicamente realizan cabotaje nacional. La regla 12 del Anexo IV es muy clara en este punto, ya que obliga a los Gobiernos que exijan cumplir a los buques bajo su jurisdicción las reglas sobre descarga de aguas sucias, que se aseguren de la disponibilidad en los puertos de instalaciones de recepción con capacidad adecuada para los buques que las utilicen.

#### **2.4. Comunicación y solicitud de reunión al Director General de la Marina Mercante.**

El 21 de octubre se publicó en el BOE una Orden para la Modificación del procedimiento para la concesión de avales del Estado para la financiación de la renovación y modernización de la flota mercante española. Por las razones que se detallan en el apartado 5.1 de estas notas, entendemos que las modificaciones introducidas resultan contraproducentes y que, tras estos cambios, la utilidad práctica de esta normativa queda ahora incluso más limitada.

Como recordarán, el último año en que se concedieron avales fue 2000 y, por ello, en la última reunión del Comité Directivo, se comentó informalmente que, dado que este instrumento hace casi 8 años que no se utiliza, tal vez resultase conveniente pedir su eliminación y sustitución por otras medidas que sí puedan resultar positivas en la práctica para las empresas.

El mismo día 21, el Director General de la Marina Mercante telefoneó al presidente de ANA-VE para informarle de la publicación del cambio normativo sobre los avales, que él valoró favorablemente, y aprovechó para preguntarle en qué situación se encontraban las negociaciones con los sindicatos. El día 24, el presidente dirigió un escrito al DGMM en el que se respondía en relación con los dos temas tratados por teléfono y se le solicitaba una entrevista para tratar varios asuntos.

Por una parte, se informaba de que la última reunión mantenida con los sindicatos fue con fecha 10 de julio y que en los meses de septiembre y octubre no habíamos tenido, por parte de ninguno de los dos sindicatos, propuesta de nuevas reuniones. Se indicaba, asimismo, que en las negociaciones se volvía, reiteradamente, a un mismo punto muerto: el tratamiento de los tripulantes no nacionales de la UE. Los sindicatos pretenden que reciban el mismo tratamiento en todos los aspectos de los nacionales europeos, mientras que para las empresas es fundamental mantener la posibilidad de un tratamiento diferenciado previsto en la Ley 27/1992. Como consecuencia, nuestro Comité Directivo entendió que sería conveniente tratar este asunto con el DGMM en una reunión personal.

En relación con los avales a la inversión en buques, se le comunicaba que, habiendo analizado la modificación del procedimiento publicada en el BOE, habíamos visto que no se habían atendido las alegaciones que formulamos a dicho texto cuando nos fue consultado. Consideramos que tanto la obligación del mantenimiento del buque el pabellón durante toda la vida del aval, como el requerimiento de una primera hipoteca en favor del tesoro público, resultarán contraproducentes de cara a conseguir un mayor uso de estos avales. También se le informaba de que, como queda dicho, recientemente nuestro Comité Directivo trató este asunto y se comentó la posibilidad, dado que desde hace ocho años prácticamente no se utilizan dichos avales, de analizar en una reunión contigo, otros posibles sistemas alternativos de apoyo al sector que pudieran resultar más eficaces.

En consecuencia, se pedía una reunión para tratar estos asuntos y proponerle además algunas medidas para agilizar el procedimiento de reintegro de las subvenciones a pasajeros

residentes y para potenciar la competitividad de los buques del Registro Especial de Canarias, en línea con las que se comentaron en la última reunión del Comité Directivo.

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

- Los días 6 y 7 de octubre, Bureau Veritas impartió, en la sede de ANAVE, el curso *“Investigación de accidentes e incidentes marítimos”*, al que asistieron representantes de numerosas empresas asociadas.
- El 7 de octubre, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en una reunión del Patronato de la Fundación Ingeniero Jorge Juan.
- El 10 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión en el Ministerio de Asuntos Exteriores para fijar la posición española referente al Proyecto de Protocolo al Convenio sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (HNS 96).
- El 14 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión en la DGMM con la Subdirección General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos, para tratar sobre la aplicación del Anexo IV de MARPOL sobre aguas sucias en buques de cabotaje nacional.
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en el acto de inauguración del máster del Instituto Marítimo Español.
- Los días 16 y 17 de octubre, D. Manuel Carlier participó en el 47 Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima, organizado en Palma de Mallorca por la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AINE). El director general de ANAVE intervino en una mesa redonda sobre *“Impacto de los nuevos requisitos medioambientales en el sector marítimo”*.
- El 21 de octubre, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible del COIN, del que es Vicepresidenta.
- El 22 de octubre, D. Manuel Carlier participó en los XIII Cursos Internacionales de Otoño de la Universidad de Cádiz en Algeciras con una conferencia sobre *“La sostenibilidad del transporte marítimo”*.
- El 23 de octubre, D. Manuel Carlier asistió a la Reunión Anual del Comité Español de Germanischer Lloyd, en Madrid. La tradicional comida que se celebró a continuación contó con la presencia de numerosas autoridades y empresas del sector.
- El 29 de octubre, tuvo lugar una reunión de la Comisión de Puertos de ANAVE en la sede de la Asociación, en la que participaron representantes de 9 empresas asociadas, así como D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco.

## **Próximas reuniones en las que ANAVE estará representada**

- Reunión de Aráiz en Barcelona.
- **Shipping Policy Committee de ECSA.** Bruselas. 6 noviembre 2008. Está previsto que participe D. Manuel Carlier, que preside dicho Comité.

- **Grupo de Trabajo de ECSA sobre el impacto de la revisión del Anexo VI de MARPOL en los tráficos de SSS.** Bruselas. 7 noviembre 2008. Está previsto que participe Dña. Elena Seco.
  - **Mesa Redonda: Construcción naval e industria naviera: Visión futura para Europa.** Madrid. 13 noviembre 2008. Se organiza en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales con motivo de la entrega del premio de la *Confederation of European Marine Technology Societies* (CEMT) 2007 a D. José Esteban Pérez. La asistencia será libre. Se celebrará en inglés, con traducción simultánea al castellano. Tendrá lugar a partir de las 18.00 h y han sido invitados a participar en la misma:
    - Corrado Antonini (Presidente Honorario de CESA, Presidente de Fincantieri)
    - Francisco Arderius (Vicepresidente de CESA, Director General de UN Barcelona y UN Marsella)
    - Trevor Blakely (Presidente de CEMT, Presidente de RINA)
    - D. Manuel Carlier (Director General de ANAVE, Presidente del Comité de Política marítima de ECSA)
    - José-Esteban Pérez (Presidente de AINE)
  - **Seminario sobre los “Retos del sector de la Marina Mercante”.** Sevilla. 14 de noviembre 2008. D. Juan Riva participará en una Mesa Redonda, en este Seminario organizado por CC.OO. sobre el *“Futuro de la Marina Mercante en España y el empleo de nuestros marinos”*.
  - **Conferencia “Presente y futuro de la marina mercante española”.** Ateneo de Madrid. 17 de noviembre 2008. El Presidente de ANAVE pronunciará dicha conferencia, organizada por la Agrupación El Mar y sus Ciencias – Antonio de Ulloa y la Fundación Philippe Cousteau.
  - **Jornada “El Sector Marítimo y el Medio Ambiente”.** Ferrol. 19 noviembre 2008. Dña. Elena Seco presentará una ponencia sobre *“Impacto ambiental de las emisiones atmosféricas generadas por el transporte marítimo”*.
  - **Jornadas sobre Transporte Marítimo en las Islas Baleares.** Palma de Mallorca. 20 y 21 noviembre 2008. ANAVE, Acciona Trasmediterránea, Balearia e Iscomar están colaborando en la organización de estas Jornadas que promueve el Govern Balear. Se adjunta el programa definitivo de las mismas.
  - **Board of Directors de ECSA. Bruselas. 3 y 4 diciembre 2008.** Está previsto que asistan D. Juan Riva y D. Manuel Carlier.
  - **Conferencia tripartita europea sobre la aplicación en la UE del Convenio OIT sobre el Trabajo Marítimo, de 2006.** Hamburgo, 15 y 16 diciembre 2008. Según acordó el Comité Directivo en su última reunión, ANAVE estará presente en esta conferencia, que tendrá carácter tripartito (Administración, organizaciones empresariales y sindicatos).
- 3. Próxima entrada en vigor del Convenio Bunkers - 2001. Tramitación de los certificados de cobertura de seguro.**

Como consecuencia del retraso en la publicación de la normativa reguladora de la tramitación de los certificados Bunkers 2001, y en el marco de las conversaciones permanentes que hemos venido manteniendo sobre esta cuestión, el día 16 de octubre, la DGMM decidió, como medida de urgencia, autorizar la presentación de las solicitudes de certificado Bunkers 2001, que fue notificada a todos los asociados mediante circular el mismo día.

A estos efectos, se recomendaba tomar como referencia, el borrador de normativa (no vigente) y los modelos de solicitudes adjuntos a ésta. No obstante, la DGMM también advirtió, que, en tanto la normativa por la que se regulará el procedimiento de solicitud y expedición de certificados, no sea publicada en el BOE, no podrá expedir ningún certificado. Se prevé que la publicación se produzca a comienzos de noviembre, de modo que los certificados puedan ser expedidos a tiempo, esto es, antes del próximo día 21 de noviembre, fecha de entrada en vigor del Convenio.

Durante el proceso en curso de revisión de solicitudes, la DGMM nos ha venido comunicando los tipos de defectos encontrados en algunas de ellas, que ya han sido notificados por la DGMM a las navieras afectadas de manera particular. Igualmente, y con el objeto de tener sobre aviso a aquellas navieras que no habían presentado aún sus solicitudes, el 24 de octubre, comunicamos mediante circular, los defectos más comunes detectados hasta la fecha en las solicitudes.

Recientemente, la DGMM nos ha comunicado que, pese a no ser Estado Parte del Convenio Bunkers 2001, Panamá ha decidido, en coordinación con las Islas Cook, expedir los certificados correspondientes a los buques de su pabellón. Ello ha motivado que la DGMM haya rechazado las solicitudes presentadas respecto a buques de pabellón panameño. Esta medida, que entendemos resulta en cierto modo discutible, probablemente haya sido motivada por la acumulación de solicitudes que la DGMM tiene en estos momentos pendientes de trámite. Con carácter general sin embargo, la DGMM ha aceptado emitir Certificados para buques inscritos en Estados no parte del Convenio cuya propiedad o gestión náutica corresponda a una empresa española.

Finalmente y de conformidad con lo anticipado en nuestras circulares Varios/63/2008/ES y Varios/61/2008/GM, nos hemos prestado para presentar las solicitudes de Certificado de empresas sin sede en Madrid, así como a recoger y enviar los Certificados emitidos, de aquellas empresas que nos hayan remitido su autorización.

#### **4. Informe sobre la reunión del Grupo de Trabajo de Puertos de ANAVE (prevista para el 29 de octubre).**

Según se acordó en la anterior reunión del Comité Directivo, el 29 de febrero se reunió el Grupo de Trabajo de Puertos.

Se ha redactado y circulado entre los participantes un borrador de acta y se informará al Comité Directivo sobre los asuntos tratados.

#### **5. Asuntos varios.**

##### **5.1. Modificación del procedimiento de concesión de Avales del estado a la Inversión en Buques**

El 21 de octubre se publicó en el BOE la ORDEN PRE/2986/2008, de 14 de octubre, por la que se modifica el procedimiento para la concesión de avales del Estado para la financiación de la renovación y modernización de la flota mercante española.

Según informábamos en la circular de ref. Economía, financiación y fiscalidad 5/08/GM, y la misma fecha, al analizar dicha norma advertimos que no se habían tenido en cuenta las alegaciones que formulamos sobre este asunto en mayo y octubre de 2006, por las que indicá-

- Que ampliar de 5 años a la totalidad de la vida del crédito la obligación de abanderamiento en España del buque objeto del crédito resultaría negativo por las rigideces que impondría a la empresa naviera beneficiaria.
- Que la exigencia de constitución de una primera hipoteca del buque a favor de la Administración General del Estado como requisito previo para la concesión de un aval, aunque fuese en régimen *pari passu*, provocaría la inviabilidad práctica de esta normativa, al ser ésta una condición que con carácter general los bancos encuentran inaceptable.

Con estos cambios, entendemos que la utilidad práctica de esta normativa queda ahora incluso más limitada. Como recordarán, el último año en que se concedieron avales fue 2000.

En la última reunión del Comité Directivo, se comentó informalmente que, dado que este instrumento hace casi 8 años que no se utiliza, tal vez resultase conveniente pedir su eliminación y sustitución por otro instrumento que sí pueda resultar positivo en la práctica para las empresas.

## **5.2. Propuesta de la Comisión sobre un régimen europeo de Transporte Multimodal**

La Comisión Europea (CE) ha puesto en marcha una iniciativa para la elaboración de un régimen jurídico europeo de responsabilidad para el transporte multimodal.

ECSA ha rechazado esta iniciativa, por considerar que está encaminada a regular en paralelo pero únicamente a nivel europeo, lo ya contemplado en el borrador de nuevo Convenio UNCITRAL. Se considera que esto implicaría, por una parte mayor inseguridad jurídica, y por otra, un obstáculo a la aceptación universal del convenio de UNCITRAL.

Por ello, ECSA ha propuesto que, de conformidad con una resolución que la Asamblea General de las Naciones Unidas emitirá en diciembre de 2008, el Consejo inste a los Estados miembros a que ratifiquen el Convenio UNCITRAL.

En apoyo de la iniciativa de ECSA, hemos hecho llegar su posición al *Shortsea Promotion Center – Spain* y pedido su respaldo a la misma. Asimismo, vamos a concertar una reunión con los mandatarios de la Comisión Europea en este asunto, el despacho de abogados Gómez-Acebo y Pombo.

Toda la información relevante está a disposición de las empresas asociadas que la soliciten.

## **5.3. Impugnación por la Comisión Europea ante el TJCE de las bonificaciones a las tasas portuarias en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla**

El pasado 3 de abril de 2008, la Comisión Europea remitió a Puertos del Estado un dictamen motivado en el que se consideraba que la actual regulación de bonificaciones en las tasas portuarias aplicadas a los buques con origen o destino en las Islas Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, son discriminatorias y contrarias al Reglamento CEE 4055/86 por la que se aplica el principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre los Estados Miembros, y los Estados Miembros y terceros países.

El pasado 16 de octubre la Comisión decidió iniciar un procedimiento judicial ante el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea por esta misma cuestión.

Puertos del Estado ha defendido la regulación actual de esta materia ante la Comisión, invocando el principio de cohesión territorial. A pesar de ello, y debido al contrato de servicio público existente, no ha sido capaz de probar a satisfacción de la Comisión que las bonificaciones resultan necesarias y proporcionales.



El 30 de octubre, expresamos a Puertos del Estado nuestro interés en conocer el detalle de la demanda de la Comisión para, en su caso, apoyar la postura oficial adoptada por España ante la Comisión. A tal fin, según se nos ha pedido, hemos dirigido carta formal al Presidente de Puertos del Estado.

#### **5.4 Borrador de Real Decreto sobre admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.**

En las últimas semanas, la Comisión de Coordinación para el Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento nos consultó un borrador de propuesta para modificar el RD 145/1989 sobre la admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos mediante un Reglamento, con el fin de adaptarlo el citado RD a la legislación vigente y al desarrollo tecnológico que ha experimentado el transporte marítimo en los últimos 20 años y armonizarlo con la normativa actual relacionada con el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (IMDG), ISPS, de Seguridad de los contenedores, etc.

En esencia, se regulan las atribuciones de distintos organismos oficiales y las obligaciones de las partes implicadas en las operaciones portuarias (operador de muelle, cargador, estibador y operador de atraque). El resto del articulado se refiere a aspectos sobre planes de autoprotección implantados en el puerto, admisión de mercancías, seguridad en las comunicaciones, señalización de las mercancías y procedimientos de notificación previa por parte de los buques en las operaciones con mercancías peligrosas, que entendemos no revisten especiales diferencias con la práctica habitual del buque.

Circulamos el borrador para su análisis en la Circ.SMA/39/08/AB y, al no recibir observaciones al mismo por parte de las navieras, informamos favorablemente sobre este proyecto

#### **5.5 Obligación de comunicar a las “estaciones costeras” incidentes sobre la seguridad del buque y la navegación.**

El 18 de marzo informamos a las empresas de la apertura de un expediente sancionador a una naviera, al entenderse como infracción grave la omisión del Capitán de comunicar a la Autoridad Marítima unas caídas de la planta eléctrica del buque durante la navegación por aguas españolas aunque, a juicio del Capitán, en ningún momento se vio comprometida la seguridad del buque o de la navegación.

La DGMM ha resuelto el expediente administrativo interpuesto en ese caso concreto y fundamenta la sanción impuesta a la empresa en el incumplimiento del punto 4 del art. 19 del RD 210/2004, que dice: *“el capitán de un buque al que se apliquen las disposiciones del Código ISM informará a la empresa naviera de cualquier incidente o accidente a los que se refiere el apartado 1 del artículo 17. En cuanto haya sido informada de tal situación, la empresa deberá ponerse en comunicación con la estación costera competente y ponerse a su disposición en la medida necesaria”*.

Por ello, complementando la circular SMA/11/08/AB, en la que instábamos a las empresas a que trasladasen a los capitanes la obligatoriedad de comunicar inmediatamente a la Capitanía Marítima sobre cualquier incidencia del buque, incluso las de menor importancia (por ejemplo, un fallo en el funcionamiento de un equipo de VHF), independientemente de si consideran que las mismas comprometen o no la seguridad del buque y de la navegación, les recordamos que las empresas también están obligadas a informar de cualquier incidente a la estación costera, (centros de de coordinación de salvamento adscritos a la entidad pública SASEMAR).

Para evitar posibles sanciones, recomendamos a las empresas revisar su Sistema de Gestión de la Seguridad e incluir, en aquellos buques que no lo tengan, un procedimiento opera-

cional sobre notificación de incidentes y accidentes en la mar, que especifique los sucesos que se deben notificar y las autoridades a las que es obligatorio informar.

### **5.6 Instrucción de servicio de la DGMM sobre inspecciones pre-MOU de Lista Blanca.**

La Subdirección General de Calidad y Normalización de Buques nos ha solicitado que recordemos a todas las navieras la aplicación del “Plan Lista Blanca” e inspecciones pre-MOU a buques nacionales con destino a puertos extranjeros, ya que han comprobado que algunas empresas no tiene conocimiento de la realización de dichas inspecciones.

Con la Circ.SMA/41/08/AB se adjuntó la Instrucción de Servicio que la DGMM remitió en 2004 a las Capitanías y que establece los procedimientos específicos de inspección sobre este asunto. Fundamentalmente, el procedimiento de actuación es el siguiente:

- Realizar un reconocimiento extraordinario a buques que se dirijan a puertos extranjeros si en los últimos 6 meses han operado exclusivamente en tráficos de cabotaje nacional.
- Efectuar una inspección más detallada y frecuente si existen indicios claros para sospechar que el estado o equipo del buque no se corresponde en lo esencial con la descripción de alguno de sus certificados.

Los reconocimientos pueden ser tan completos como el inspector estime conveniente, afectando a cualquier parte, equipo, servicio o elementos del buque. Además, todas las deficiencias que resulten de las inspecciones se deben corregir antes de la salida de puerto como condición previa al despacho.

Se recomienda a las empresas asociadas que tengan previsto realizar un viaje al extranjero con un buque que haya permanecido durante los últimos 6 meses en tráficos de cabotaje, informar con antelación suficiente a la Capitanía Marítima que debe efectuar el despacho del buque para programar la inspección del “Plan Lista Blanca” y evitar demoras innecesarias.

### **5.7 Creación de una zona de cooperación para la navegación en aguas de Somalia.**

Como continuación de la información facilitada en el último Comité Directivo sobre este asunto, el 27 de octubre se ha publicado un “Aviso a los Navegantes” notificando la creación de una Zona de Cooperación Naval y de Orientación del Tráfico Marítimo (NCAGS – *Naval Cooperation and Guidance for Shipping*) en aguas de Somalia.

Los buques que vayan a realizar un viaje por la zona pueden participar voluntariamente en el dispositivo NCAGS, remitiendo el documento “Format ALFA” cumplimentado al Centro Marítimo Nacional de la Armada de Cartagena, al menos 24 h antes de acceder a la zona en conflicto.

Este Centro informará a cada buque sobre las rutas de seguridad recomendadas, aquellas otras que representan un peligro, la frecuencia con la que se realizan las comunicaciones y otras informaciones de interés.

Recientemente, la Armada Francesa ha ofrecido a los armadores europeos la posibilidad de contratar los servicios de un Comando Especial de Protección (*French Navy Slot*) a buques mercantes que naveguen en la zona del Golfo de Adén, formado por un grupo de 10 militares franceses expertos.

Su función es asesorar al capitán sobre las medidas de protección que se deben adoptar y, en caso necesario, actuar frente a un ataque de piratería en el marco general de la legítima defensa y en aplicación de las órdenes que el jefe del comando reciba de la autoridad militar. (Para ampliar esta información les remitimos a la Circ.SMA/44/08/AB).

## **6. Ruegos y preguntas.**