



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO

Miércoles, 6 de febrero de 2008, a las 12:30 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 Nuevo R.D. regulador de los servicios de líneas Regulares de Cabotaje. Respuesta de la D.G. de la Marina Mercante.
 - 2.2 Autopistas del Mar. Informe sobre la reunión en SPC-Spain con el coordinador D. Luis Valente de Oliveira (Portugal).
 - 2.3 Novedades en relación con el Convenio HNS (sustancias nocivas y peligrosas).
 - 2.4 Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Asuntos industriales.
 - 3.1 Informe sobre las reuniones mantenidas en la mesa de negociación con las Centrales Sindicales (17 y 31 de enero).
 - 3.2 Convocatoria de una semana de huelga de estibadores en los puertos españoles.
4. Ayudas a gastos de las empresas navieras en la implantación y aplicación del Código ISPS. Reunión con la DGMM.
5. Entrega de los Premios ANAVE de Periodismo 2007. Prevista para el 20 de febrero.
6. Asuntos varios.
7. 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 12 de diciembre de 2007. Se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1 Nuevo R.D. regulador de los servicios de líneas Regulares de Cabotaje. Respuesta de la D.G. de la Marina Mercante.

Tras ser circulada y consensuada con las Comisiones afectadas y por el Comité Directivo, el 18 de diciembre se remitió a la DGMM una carta en la que:

- Manifestábamos la preocupación de las empresas por las posibles situaciones de competencia en condiciones desequilibradas que podían producirse con el nuevo régimen.
- Solicitábamos una aplicación de la normativa comunitaria de la forma más efectiva y estricta posible:
 - Exigencia del cumplimiento de las condiciones de tripulación españolas a todos los buques que presten servicios regulares insulares y hagan escala, consecutivamente, en tres o más puertos españoles (la definición más estricta de cabotaje consecutivo admitida por la normativa comunitaria).
 - Instrumentación de un procedimiento de control que permita verificar el cumplimiento o no de esas exigencias por parte de los buques de pabellón no español que pretendan realizar “cabotaje consecutivo”, mediante un doble sistema de control:
 - De las cargas transportadas, que permita determinar si un buque que no cumple la Orden de 22 de julio de 1999 está transportando cargas entre puertos españoles, tocando tres o más consecutivos.
 - De las condiciones españolas de tripulación exigidas en la referida Orden por parte de todos los buques de pabellón comunitario no español que operan en tráficos de cabotaje insular.

Con fecha 22 de enero, la DGMM contestó a nuestro escrito, confirmando la interpretación propuesta por ANAVE de considerar que deben cumplir las condiciones españolas de tripulación a aquellos buques que realicen transportes de cabotaje haciendo escala en tres o más puertos españoles.

En la misma también nos informan de que han consultado al Instituto Social de la Marina sobre cómo verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad social, a la vez que solicitan nuestra colaboración para indagar cómo se hace en otros países europeos. No se hacía referencia, sin embargo, a los posibles mecanismos para controlar si los buques de línea regular internacional, que realicen 3 ó más escalas en puertos españoles transportan cargas en cabotaje sin declararlo.

El pasado día 25 de enero, con ocasión de una reunión en la DGMM concertada para otro asunto (ayudas ISPS), hubo ocasión de comentar este asunto brevemente con D. Luis Miguel Guérez y D. Francisco Ramos. Ambos manifestaron sus dudas sobre la posibilidad de ejercer un control eficaz de las cargas sin la colaboración activa de aduanas y/o Puertos. También indicaron la dificultad de verificar el cumplimiento de las condiciones de seguridad social, dada la diversidad de sistemas existentes en los diferentes países europeos.

Se informará con más detalle en la reunión del Comité Directivo y se pedirán directrices respecto de cómo proceder en este asunto.

2.2 Autopistas del Mar. Informe sobre la reunión en SPC-Spain con el coordinador D. Luis Valente de Oliveira (Portugal).

El 24 de enero, la Junta Directiva de la Asociación de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia español (SPC-Spain) mantuvo una reunión con D. Luis Valente de Oliveira, ex-ministro portugués de Transportes quien, el pasado mes de septiembre, fue nombrado por la Comisión Europea coordinador para el desarrollo de las Autopistas del Mar, con la misión de facilitar el diálogo entre los Estados afectados para sincronizar mejor las obras y los planes de financiación.

Tal y como se había acordado en una reunión previa, la Junta Directiva trasladó al Sr. Valente su preocupación porque los mecanismos utilizados para favorecer el desarrollo de las autopistas del mar supongan una distorsión de la competencia con los servicios existentes, preocupación que, según confirmó el coordinador, es compartida por la mayoría de instituciones y empresas con las que se ha reunido hasta el momento.

Una de los principales asuntos para los que se pidió aclaración es si los servicios existentes, con su actual configuración o con las mejoras que se necesiten, van a ser considerados Autopistas del Mar.

En la reunión se propuso al coordinador europeo la idea de aplicar un sistema de certificación equivalente a los que se usan para calidad y, con algunas adaptaciones, para certificar el cumplimiento con los códigos ISM e ISPS.

La aplicación práctica de estos sistemas no impone valores concretos de los distintos indicadores relevantes a la hora de certificar la calidad de un proceso o empresa, sino que constituyen un marco de referencia para las empresas individuales, que son las que fijan sus indicadores concretos, procedimientos, compromisos de mejora, etc.

El coordinador valoró positivamente el resultado de la reunión e indicó que tiene previsto visitar en las próximas semanas otros centros de promoción europeos con objeto de recabar diferentes puntos de vista antes de emitir su informe a la Comisión.

2.3 Novedades en relación con el Convenio HNS (sustancias nocivas y peligrosas).

El Convenio HNS, adoptado en 1996, regula la responsabilidad e indemnización de daños causados durante el transporte de sustancias peligrosas en cualquier tipo de buque. Limita la responsabilidad del armador a 100 millones de unidades de cuenta, en función del arqueo del buque y establece un Fondo internacional, que se nutre de aportaciones de las industrias receptoras de este tipo de productos, para los casos en que sea necesaria una indemnización adicional. La cuantía total de la indemnización pagadera por el Fondo, incluida la del armador, es de 250 millones de unidades cuenta.

El HNS aún **no ha entrado en vigor**. Las causas que se alegan para su no ratificación por los Estados son debidas a **problemas legales y técnicos** (definición del concepto de "receptor", contribuciones al fondo por parte de los cargadores de LNG o la falta de presentación de informes sobre las cargas sujetas a contribución al ratificar el Convenio) y a la resistencia o dudas sobre el valor del Convenio en sí. No obstante, se ha reconocido que estos problemas se podrían solventar mediante una Asamblea sobre el HNS después de su entrada en vigor, tal y como ha ocurrido con los Convenios sobre contaminación por hidrocarburos.

Para el sector naviero es de enorme importancia que este Convenio entre en vigor cuanto antes. Así lo han expresado distintas organizaciones, entre ellas ICS, que apoya su valor también para quienes sufren daños por HNS y para los Gobiernos, ya que:

- Proporciona una cobertura muy completa de los daños causados por sustancias HNS que potencialmente pueden causar daños significativos y catastróficos.
- Asegura la compensación rápida y eficaz, con un sistema basado en la responsabilidad objetiva, el seguro obligatorio y el Fondo HNS.
- Complementa la responsabilidad y el régimen de compensación para daños por contaminación de hidrocarburos causados por petroleros (Convenios CLC y del Fondo). El HNS no sólo cubre la contaminación por sustancias HNS, sino también cualquier tipo de daño, por ejemplo, envenenamiento, explosión, fuego etc.
- El alcance geográfico del sistema es amplio. Se aplica tanto a daños como a las amenazas por sustancias HNS en la Zona Económica Exclusiva de un Estado miembro (hasta 200 millas contadas desde la línea base de costa) y a la actuación que se realice fuera de ella para prevenir daños en esta zona. Además, se cubren los daños por HNS a buques en tránsito que no entren a puerto de un Estado miembro.
- Mientras el Convenio no entre en vigor, la responsabilidad del porteador por daños debidos a sustancias HNS está limitada por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo (Convenio LLMC), que se aplica a la generalidad de las reclamaciones marítimas y no proporciona el mismo nivel de compensación que el HNS ni determina la responsabilidad por daños debidos a sustancias HNS.
- **Si el HNS no entra en vigor, se corre el peligro de que se establezca un nuevo Convenio sobre responsabilidad HNS que estipule únicamente la responsabilidad al armador sin la contribución de los cargadores.** El HNS, como los Convenios sobre contaminación por hidrocarburos, establece el reparto de los costes de compensación entre el armador y los intereses de la carga. Este concepto reconoce la cadena de responsabilidad marítima. Es muy importante para los que sufren los daños por sustancias HNS, incluidos los Gobiernos, que la compensación también se atribuya a la carga, ya que un Convenio que sólo delegue la responsabilidad al armador simplemente no proporcionaría el volumen necesario de compensación en caso de incidentes graves.
- **El principal riesgo es que se establezcan normativas regionales.** La naturaleza internacional del transporte de mercancías peligrosas por vía marítima aboga en favor de una aproximación global a la legislación que regula la responsabilidad y la compensación por daños debidos a HNS, en lugar de soluciones regionales o nacionales. Estos daños son un problema global que requieren la cooperación y el acuerdo en la esfera internacional.

En octubre pasado, la Asamblea del FONDO 92 de la OMI estableció un Grupo de Trabajo específico sobre HNS para desarrollar un proyecto de Protocolo al Convenio y asegurar la rápida entrada en vigor del mismo, y se invitó a los países a elaborar y presentar propuestas políticas concretas. El Grupo debe finalizar el proyecto el próximo mes de junio y presentarlo al Comité Jurídico en octubre para su aprobación, con vistas a celebrar una Conferencia Diplomática lo antes posible.

El pasado 18 de diciembre, ANAVE participó en una reunión informativa sobre el proyecto de Protocolo al Convenio HNS 96, que organizó el Ministerio de Asuntos Exteriores y Cooperación y en la que también estuvieron presentes representantes de los Ministerios de Industria, Fomento y otros sectores afectados, con el fin de definir las líneas básicas de la Estrategia Española en un Grupo de Trabajo constituido en el seno del FIDAC para analizar las vías existentes para conseguir la pronta entrada en vigor del convenio.

En la misma, ANAVE respaldó la posición de la ICS sobre la necesidad de una pronta ratificación y puesta en práctica del Convenio, que tuvo una acogida positiva entre los asistentes.

El 10 de enero se celebró en La Haya una reunión a la que asistieron los principales países afectados, entre ellos España, con el objetivo de acordar un documento de propuestas con-

cretas a los 3 aspectos técnicos (citados anteriormente) que impiden la ratificación del Convenio, y remitirlo a la Secretaría de la OMI. En esta reunión se acordó:

- Eliminar las exigencias de informar sobre las cargas HNS envasadas objeto del convenio.
- Para equilibrar el posible aumento de la responsabilidad de las cargas a granel, únicamente se deberían incrementar los límites de la responsabilidad de los armadores en relación a las sustancias HNS envasadas, y ello si fuese necesario. La determinación de este aumento se debatirá más adelante aunque, probablemente, será inferior a la cantidad que ha propuesto el Reino Unido, a la vista de las reclamaciones recopiladas por el Grupo Internacional de Clubes P&I, que pretende demostrar que no existe la necesidad de dicho aumento.
- No se deberían aumentar los límites de responsabilidad de los armadores en caso de que el accidente se produzca por causa distinta a sustancias HNS.

2.4 Asistencia a otras reuniones y jornadas.

Desde la última reunión del Comité Directivo, celebrada el 12 de diciembre de 2007, se han organizado y se ha participado en numerosas reuniones, de las que cabe citar las siguientes:

- El 17 de diciembre, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Grupo de Trabajo PAT 14 sobre seguimiento de la normativa marítima de la OMI, en la sede del Colegio Oficial de Ingenieros Navales, en Madrid.
- El 18 de diciembre, D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión informativa en la Subdirección General de Asuntos Exteriores, sobre los aspectos que dificultan la entrada en vigor del Convenio HNS 1996 sobre responsabilidad en caso de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Ver punto 2.3 de estas notas).
- Ese mismo día, Dña. Alicia Velasco asistió a una reunión del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- El 20 de diciembre, D. Manuel Carlier participó en sendas reuniones de la Junta Directiva y Asamblea de SPC-Spain, en la que se reeligió como presidente a D. Enric Ticó, por un segundo periodo de 2 años.
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier participó en una reunión del Patronato de la Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas (INOVAMAR).
- El 15 de enero de 2008, se reunió el Grupo de Trabajo de Relaciones Industriales de ANAVE, en la sede de la Asociación.
- El 16 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con representantes de la consultora INGENIA, que presentaron un proyecto de I+D sobre formación a bordo.
- Los días 17 y 31 de enero, se celebraron dos reuniones de la mesa negociadora de un acuerdo marco de mínimos para el sector de la marina mercante, en la que participan, junto con representantes de ANAVE, las secciones de marina mercante de las centrales sindicales UGT y CC.OO.
- El 21 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron a una “Jornada sobre Transporte Marítimo y Competencia” organizada por Garrigues en Madrid.

- El 23 de enero, se reunió el Jurado del Premio ANAVE de Periodismo 2007, compuesto en esta sexta edición por D. Felipe Martínez, Director General de la Marina Mercante; D. Juan Riva, Presidente de ANAVE; D. Manuel Carlier, Director General de ANAVE; D. Mariano Guindal (diario *La Vanguardia*) y D. Amancio Ortega (diario *ABC*). (Ver apartado 5 de estas notas).
- El 24 de enero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en sendas reuniones de la Junta Directiva y de la Asamblea General del SPC-Spain, así como en otra reunión posterior con D. Luis Valente, Coordinador de la Comisión Europea para las Autopistas del Mar, en la que también participaron D. Joao Carvalho y D. Antonio Belmar, respectivamente Presidente y Director General del SPC Portugal. A continuación tuvo lugar un almuerzo de trabajo.
- El 25 de enero, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Alicia Velasco se reunieron con representantes de la Dirección General de la Marina Mercante para tratar sobre la subvención a conceder a las empresas navieras por implantar el Código ISPS.
- El 28 de enero, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Désirée Martínez se reunieron con D. Javier Pérez, de Área de Formación y Estudios, empresa que gestiona el plan de formación de ANAVE, para tratar sobre las acciones previstas en el presente año 2008.
- El 29 de enero, D. Manuel Carlier participó en una reunión del consejo asesor del presidente de la Asociación de Ingenieros Navales, en la sede de la misma.

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

- El 20 de febrero tendrá lugar el acto de entrega de los premios ANAVE de periodismo (ver punto 5 de estas notas).

Actos públicos de interés previstos en fechas próximas:

- La Fundación Ingeniero Jorge Juan organiza en Madrid tres cursos:
 - 14 y 15 de febrero: “Oferta y demanda en construcción naval – Predicción del mercado – Génesis y metodología”, que impartirán José Esteban Pérez, presidente de AINE y vicepresidente del Grupo de Construcción Naval de la OCDE, y Jesús Querol, adjunto a la dirección general y secretario de UNINAVE.
 - 26 de febrero: “Situación actual de la implantación del Código ISPS y la normativa de protección marítimo-portuaria”.
 - 10 al 12 de marzo: “Tecnologías de aplicación de los materiales compuestos a la construcción naval”.

Para más información: Tel.: 91 575 10 24

www.ingenierojorgejuan.com

fundacion@ingenierojorgejuan.com

- La segunda edición de la Feria Internacional de la Industria Naval (NAVALIA) tendrá lugar en Vigo del 20 al 22 de mayo e 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

3. Asuntos industriales.

3.1 Informe sobre las reuniones mantenidas en la mesa de negociación con las Centrales Sindicales (17 y 31 de enero).

Los días 17 y 31 de enero, se han mantenido dos nuevas reuniones con las centrales sindicales, para seguir la negociación de un convenio marco sectorial de mínimos.

En ambas reuniones, se trataron principalmente aspectos relativos al ámbito personal del convenio, jornada de trabajo, horas extraordinarias y forfait/plus de embarque.

Existe consenso en que la jornada ordinaria se computará en términos anuales en 1826 horas de trabajo efectivo, dejando a la regulación de los respectivos convenios empresariales la regulación de la retribución de las horas realizadas por encima de la jornada ordinaria. Se trabaja en la regulación y retribución de las horas extraordinarias y su retribución, la posibilidad de establecer un forfait de las mismas y/o un Plus (llámese de embarque, de productividad, etc). Tanto ANAVE como las centrales sindicales han redactado propuestas de redacción de estos aspectos, las cuales no distan mucho entre sí.

Por lo que respecta al ámbito personal, las centrales sindicales han manifestado que, por razones de política sindical, el acuerdo debe aplicarse a todos los trabajadores, si bien se han mostrado abiertos a estudiar de forma especial aquellas categorías profesionales poco atractivas para españoles. ANAVE ha insistido en su posición de que el convenio no debe impedir a las empresas el uso de la posibilidad legal de contratar trabajadores extranjeros en condiciones laborales no sujetas a la legislación española. Dada, además, la necesidad de las empresas de poder ejercer esta posibilidad en cualquier puesto a bordo, se ha puesto sobre la mesa la dificultad de compatibilizar la posición de los sindicatos sobre el ámbito personal con la existencia de una tabla salarial en el acuerdo.

3.2 Convocatoria de una semana de huelga de estibadores en los puertos españoles.

Como han venido anunciando los medios de comunicación especializados, el sindicato Coordinadora ha formalizado ante la Dirección General de Trabajo y a las AAPP y gubernamentales el preaviso de la huelga que ha convocado para la semana del 15 al 22 de febrero.

En el mismo se exige, ante todo, que las autoridades portuarias y empresas estibadoras cumplan la disposición adicional sexta de la Ley 48/2003, por la que se pide la transformación de las sociedades estatales de estiba en APIEs (Agrupaciones portuarias de interés económico). Por ello, en las últimas semanas, varias Autoridades Portuarias han aprobado en sus Consejos de Administración la autorización para la transformación de las Sociedades Estatales de Estiba en APIEs y manifestado su intención de proceder cuanto antes a la constitución efectiva de estas últimas. Según los medios de comunicación, hasta 13 puertos podrían constituir las efectivamente antes del 15 de febrero.

La situación actual resulta extremadamente confusa. Algunos medios apuntan a que la huelga tendrá lugar en aquellos puertos donde no estén constituidas las APIE's. Otros aseguran que afectará a todas las Autoridades Portuarias, porque la constitución de las APIE's no es el único motivo apuntado en la convocatoria, donde también se hace referencia, al restablecimiento de la consideración de peligrosidad del trabajo de los estibadores portuarios en las actividades complementarias o a la impugnación del IV Acuerdo Marco.

El motivo de incluir este punto en el orden del día es principalmente dar a las empresas una oportunidad para el intercambio de opiniones sobre este asunto por si lo desean.

4. Ayudas a gastos de las empresas navieras en la implantación y aplicación del Código ISPS. Reunión con la DGMM.

Los Presupuestos Generales del Estado para 2008 incluyen una partida de 2,5 millones de euros para *empresas navieras españolas por los costes de implantación en buques de pabellón español del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias*, de la que ya habíamos informado a las empresas.

ANAVE ha elaborado y circulado a todas las empresas asociadas (ver circular Explotación 12/07/MC de 13 de diciembre) un borrador de Orden que establece el procedimiento de asignación de las correspondientes ayudas, cuyos puntos básicos pueden resumirse en:

- **Beneficiarios:** Empresas armadoras que hayan obtenido un certificado por la implantación del Código ISPS en buques de pabellón español. Según lo establecido en la Regla 1 del Código ISPS, la compañía responsable de su cumplimiento es la misma definida en la Regla IX/1 de SOLAS como la responsable del cumplimiento del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS), que sería la beneficiaria de la ayuda.
- **Procedimiento de distribución:** Para que no sea necesario aportar justificantes de gasto, de acuerdo con la Ley General de Subvenciones, es preciso recurrir al llamado sistema de concesión “por módulos”. El sistema de asignación y valoración de módulos propuesto atribuye (ver circular antes mencionada para aclarar el procedimiento por el que se llega a este número de módulos):
 - Por buque certificado:
 - Buques de pasaje: 8 módulos
 - Otros buques: 4 módulos
 - Por cada semestre de operación (igual para todos los buques): 1 módulo
- **Valor por módulo:** Cada empresa presentaría solicitudes por el número de módulos que le corresponda. Se sumarían todos los módulos solicitados en el plazo establecido y que se hayan considerado válidos, y se dividiría el importe total de la partida presupuestaria por el número de módulos válidos, obteniendo así el valor de subvención por cada uno de los módulos.

Con los datos de que disponemos, hemos estimado que si se hace de esta forma, en caso de que se presenten todas las solicitudes posibles (cosa que probablemente no ocurrirá) el valor del módulo resultaría de unos 1.000 euros. De este modo, un buque de pasaje que ya haya cumplido 3 años (6 semestres) en pabellón español aplicando el Código recibiría un total de 14 módulos, es decir, unos 14.000 euros, y un buque que no sea de pasaje, en las mismas condiciones, recibiría 10 módulos, es decir, unos 10.000 euros.

En principio está previsto que las ayudas se concedan durante 3 años consecutivos, aunque obviamente es algo que no se puede garantizar. Si así fuera, cada buque de pasaje podría recibir en total unos 42.000 euros y los de carga unos 30.000 euros/buque.

Tras introducir los comentarios recibidos de las empresas, con fecha 8 de enero remitimos la propuesta a la DGMM. Posteriormente, el 25 de enero, mantuvimos una reunión con los servicios jurídicos y de planificación de la Dirección General, en la que:

- Manifestaron su intención de subvencionar únicamente a los buques que estén actualmente en pabellón español y no aquellos que fueron certificados por nuestra administración pero que posteriormente se han dado de baja. Éste es claramente el punto más negativo de la reunión, al que manifestamos nuestra firme oposición. De acuerdo con la información de que disponemos, de los 234 buques de pabellón español que han sido certificados hasta la fecha, 43 ya han abandonado el mismo.

- Por lo demás, en principio consideraron que podrían apoyar el esquema propuesto y nos pidieron que lo desglosáramos en una Orden de Bases y una Convocatoria. El martes 29 de enero enviamos la propuesta desglosada tal y como se nos había solicitado.
- En cuanto a los plazos, nos informaron que difícilmente podrían tener una Orden de Bases publicada antes del verano y la convocatoria se publicaría para septiembre-octubre.

Como se daría un plazo de un mes para presentar las solicitudes, resulta un plazo extremadamente apretado para poder comprometer el gasto dentro del ejercicio presupuestario de 2008. De ahí que se vaya a intentar, por la DGMM incluir en la Orden de Bases un apartado indicando que: *“Si las consignaciones anteriormente previstas no se agotaran en el año correspondiente, el remanente resultante podrá incorporarse para satisfacer las subvenciones que se otorguen en el ejercicio siguiente”*.

Por otra parte, en una orden similar, sobre ayudas a buques pesqueros para chalecos salvavidas y otros equipos de rescate, que nos facilitó la DGMM para que la tomásemos como referencia al elaborar la orden de Bases, así como en la Ley de Subvenciones hemos visto que cuando se conceden ayudas directas de este tipo, suele ser frecuente que se canalicen a través de entidades colaboradoras. En el caso de las citadas ayudas a buques pesqueros, se dio tal carácter a varias cofradías de pescadores que, como retribución por su participación en el proceso, recibieron el 1% de las ayudas. Su papel consistió en ayudar a las empresas a rellenar las solicitudes y hacer un primer filtro de las mismas, con el fin de evitar pérdidas de tiempo en la aportación de la documentación, ayudar a la subsanación de errores, etc. ANAVE podría proponer que se aplicase también el mismo procedimiento en este caso, actuando ANAVE como entidad colaboradora. Pero, a su vez, la designación de una entidad colaboradora implicaría la firma de un Convenio con la DGMM, lo cual retrasaría más la instrumentación de las ayudas el primer año.

Los servicios de la DGMM deben elaborar ahora una propuesta formal, que nos será remitida para informe y alegaciones.

Se consultará al Comité Directivo sobre los pasos adicionales a dar en este asunto y sobre si se considera que ANAVE debería proponerse como Entidad Colaboradora de la Administración para la tramitación de estas ayudas.

5. Entrega de los Premios ANAVE de Periodismo 2007. Prevista para el 20 de febrero.

Este año, el jurado de los premios ha estado integrado por Felipe Martínez (Director General de la Marina Mercante), los periodistas económicos Amancio Fernández (ABC) y Mariano Guindal (La Vanguardia), así como por el Presidente y Director de ANAVE, Juan Riva y D. Manuel Carlier.

Los premios concedidos han sido los siguientes:

- **Primer premio** (6.000 euros): a D. Juan Carlos Díaz Lorenzo, por una serie de 12 reportajes de carácter histórico sobre el transporte marítimo en las Islas Canarias, publicados por el Diario de Avisos de Sta. Cruz de Tenerife, que resaltan el carácter vital de este medio de transporte para los territorios insulares.
- **Finalistas** (2.000 euros):
 - El documental radiofónico “Los Sonidos del Muelle”, emitido por Radio Cádiz (Cadena SER), un amplio reportaje, de 20 minutos de duración, que, a través de entrevistas, testimonios directos y observaciones de sus protagonistas nos sumerge en la

atmósfera de la actividad diaria del puerto gaditano. El trabajo ha sido presentado al Premio suscrito por el conjunto del equipo de la emisora, que dirige Dña. Blanca Juste.

- El reportaje titulado “Un verano atípico para la seguridad de los mercantes”, firmado por D. Carlos Bello y publicado por el diario “Cinco Días”. Partiendo de la actualidad de varios incidentes marítimos acaecidos el pasado verano en nuestras costas, este artículo pone de manifiesto el carácter excepcional de estos accidentes, los elevados niveles de seguridad del transporte marítimo, el importantísimo papel que desempeña la sociedad estatal Salvamento Marítimo (SASEMAR) y la importancia del comercio marítimo para la economía española.

El acto de entrega de los premios tendrá lugar el 20 de febrero, en la Asociación de la Prensa de Madrid, c/Claudio Coello, esquina Juan Bravo. Al mismo están invitadas todas las empresas asociadas.

6. Asuntos varios.

6.1 Cuotas pendientes de empresas asociadas.

El art. 8 de los estatutos de ANAVE establece la posibilidad de pérdida de la condición de asociado por varios supuestos que incluyen:

c) Por el impago de las cuotas asociativas por un periodo de 6 meses, lo que se comunicará al Comité Directivo, que podrá acordar la baja automática de la empresa o bien, en atención a las circunstancias que se aleguen, acordar una prórroga o un procedimiento de pago de las cuotas, en su caso con sus intereses.

Existiendo alguna empresa asociada que tiene cuotas atrasadas por un plazo superior al indicado, y habiendo sido infructuosas las gestiones que hasta ahora se han hecho para urgir su abono, se ha puesto en conocimiento del Presidente, quien tiene en este momento en su mano gestiones adicionales. De no surtir las mismas resultados positivos, se informará al Comité Directivo en aplicación del citado artículo de los estatutos.

6.2 Aspectos relevantes de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008.

El 27 de diciembre de 2007, se publicó en el BOE la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2008. Por lo que respecta a las empresas navieras, los aspectos más relevantes de dicha Ley han sido los siguientes:

- **Ayudas a las empresas navieras por la implantación del código ISPS:** En el Anexo I de la Ley de Presupuestos, y dentro del programa 454M “*Seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera*”, se ha incluido una partida por importe de 2.480.043,80 euros para compensar los costes incurridos por las empresas navieras españolas para la implantación del Código ISPS.
- **Avales públicos y otras garantías:** Se destina un máximo de 40 millones de euros para garantizar las operaciones de crédito concertadas por empresas navieras domiciliadas en España, destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española mediante la adquisición por compra, arrendamiento con opción a compra o por arrendamiento financiero con opción a compra, de buques mercantes nuevos en construcción o usados cuya antigüedad máxima sea de cinco años. Las solicitudes de aval habrán de

presentarse en un plazo de seis meses como máximo desde la fecha de formalización de la adquisición del buque. El importe avalado no podrá superar el 35 por ciento del precio total del buque avalado (art. 54 de la Ley de Presupuestos). No se modifica, por tanto, la redacción de los últimos años.

- **Tasas:** El artículo 74 establece que a partir del 1 de enero de 2008 los tipos de cuantía fija de las tasas de la Hacienda estatal (entre las que se incluyen todas las tasas portuarias) se elevan hasta la cantidad que resulte de aplicación del coeficiente 1,02 al importe exigible en el ejercicio 2007. Los tipos de cuantía fija de las tasas que sean objeto de actualización por Ley durante el año 2008 como consecuencia de la supresión de la tasa por servicios generales se elevarán en el momento de entrada en vigor de dicha ley, en un 2 por ciento.
- **Cotización del régimen especial de los trabajadores del mar:** El apartado Siete del art. 112 de la Ley de Presupuestos, establece la aplicabilidad al Régimen Especial de los Trabajadores del Mar de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 de dicho artículo. El apartado 1 del art. 112, establece como tope máximo de la base de cotización a partir del 1 de enero de 2008 en la cuantía de 3.074,10 euros mensuales y como tope mínimo se establece la cuantía del salario mínimo interprofesional vigente en cada momento, incrementadas en un sexto, salvo disposición expresa en contrario.
- **Interés legal del dinero:** Se fija en un 5,50 por ciento hasta el 31 de diciembre de 2008 (Disposición adicional trigésimo cuarta).
- **Subvenciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla:** La disposición adicional cuadragésimo cuarta establece que el porcentaje de reducción para tarifas de servicio marítimo y aéreo de viajeros para viajes realizados entre las Comunidades y Ciudades Autónomas de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla respectivamente y el resto del territorio nacional será, con vigencia indefinida, del 50 por ciento. Asimismo, y con la misma vigencia, se fija en un 25 por ciento el porcentaje de reducción de tarifas en los viajes interinsulares en transporte marítimo. Ello será aplicable a los ciudadanos españoles, de los demás Estados miembros de la Unión Europea, de los Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo y de Suiza, residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.
- **Modificación del impuesto del valor añadido de buques:** La disposición final séptima incluye una modificación del artículo 22.UNO de la Ley 37/1992, del IVA.

Según dicho artículo, en su nueva redacción, “*las entregas, construcciones, transformaciones, reparaciones, mantenimiento, fletamento, total o parcial, y arrendamiento*” de los buques afectos a navegación marítima internacional están exentos de IVA (es irrelevante que los trayectos que el buque realice estén sujetos o no al IVA).

La novedad consiste en añadir las palabras “*o parcial*” en dicho artículo.

Esta medida había sido largamente demandada por ANAVE, que siempre defendió el *slot charter* como un arrendamiento y que, como tal, debería estar exento del pago del impuesto. Sin embargo, la DGT consideró, al responder una consulta previa de nuestra asociación, que un *slot charter* (o alquiler de espacio) no es un arrendamiento sino un fletamento parcial (no total como hasta ahora exigía la ley), por lo que el flete devengado estaba, hasta ahora, sujeto al IVA.

- **Modificación de la ley 48/2003 de 26 de noviembre de régimen económico de puertos:** En la Disposición Final Decimotercera, se ha modificado el apartado 1 del art. 18 de dicha Ley, en el sentido de establecer que las Autoridades Portuarias podrán utilizar para

la efectividad del cobro de las tasas las garantías constituidas al efecto, así como la vía de apremio.

6.3 Borrador de Orden Ministerial sobre mantenimiento periódico y puesta a flote de botes salvavidas.

La DGMM ha remitido a consulta el Proyecto de Orden Ministerial que regula las pruebas a que se someten los botes salvavidas y sus medios de puesta a flote, que fue circulado a las empresas inmediatamente, adjunto a la [Circ.SMA/1-08/AB](#), de 22 de enero.

Su objetivo es dar respuesta a la problemática que suscita la MSC.1/Circ.1206 sobre “Medidas para prevenir los accidentes causados por botes salvavidas” que, en su aplicación exige, que **el mantenimiento de los dispositivos de salvamento lo efectúe el fabricante de los mismos o empresa reconocida por éste.**

A pesar de que la OMI decidió mantener en suspenso esta circular hasta 2010, debido a las dificultades surgidas en su aplicación, **la Administración Marítima española decidió hacer obligatorias sus disposiciones.**

Como saben, en reiteradas ocasiones, ANAVE ha pedido a la DGMM que se facilitase a las empresas navieras el cumplimiento de la norma aceptando el modelo propuesto por la MCA inglesa (*Maritime and Coastguard Agency*) y que están aplicando distintos países, consistente en la autorización a proveedores de servicios independientes que demuestren su capacidad técnica para llevar a cabo las inspecciones y mantenimiento necesarios sin la autorización previa del fabricante original. De esta forma, se salvaguarda la existencia de competencia y se previenen posibles abusos.

El proyecto que hemos recibido va en la línea con lo que habíamos solicitado, con una salvedad de redacción en uno de los requerimientos sobre “Condiciones para la autorización de las empresas”, posiblemente por imprecisión en la traducción del modelo inglés, que podría dar lugar a una aplicación muy restrictiva, por lo que pediremos su modificación.

Para más información, consultar la [Circ.SMA/5-07/AB](#) y los Informes Técnicos de ANAVE [1](#) y [2/07](#), de febrero y septiembre de 2007.

6.4 Sentencia del Supremo sobre la responsabilidad del Consignatario en relación con las mercancías transportadas.

El día 26 de noviembre de 2007, la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, constituida en Pleno, ha dictado la sentencia 927/2007, de indudable relevancia tanto para los consignatarios de buques como para las empresas navieras que desempeñen funciones consignatarias, en la que ha modificado la doctrina sentada en sus últimas sentencias sobre la responsabilidad del consignatario del buque para con las mercancías transportadas.

En las últimas sentencias se había resuelto que el consignatario del buque no puede ser hecho responsable de los daños y faltas sufridos por las mercancías transportadas. Sin embargo, en la nueva sentencia de 26 de noviembre de 2007, el Supremo ha vuelto a su antigua tendencia de considerar que el consignatario del buque es responsable de los daños y faltas sufridos por las mercancías transportadas.

La doctrina sentada en esta sentencia es importante, por cuanto no se trata de una más sobre el particular, sino que ha sido dictada por el pleno de la Sala de lo Civil del Tribunal Supremo, por lo que es previsible que esta sea la tendencia a adoptar en el futuro hasta tanto no se produzca una modificación normativa.

En consecuencia, es conveniente que aquellas empresas asociadas que desempeñen funciones consignatarias revisen sus pólizas de responsabilidad civil, verificando si cuentan con cobertura aseguradora para cubrir las eventuales futuras reclamaciones derivadas del ejercicio de esta actividad.

6.5 Revisión del Anexo VI de MARPOL. Opciones para reducir las emisiones de azufre.

Desde su entrada en vigor, en 2005, la OMI está trabajando en la revisión y actualización del Anexo VI de MARPOL, que fue adoptado en 1997, con el objetivo de reducir las emisiones a la atmósfera procedentes del transporte marítimo pero que, al retrasarse su entrada en vigor, algunos consideraron que lo hizo ya obsoleto.

En julio de 2007, el Secretario General de la OMI constituyó un "Grupo científico mixto de expertos gubernamentales y sectoriales", al que encomendó realizar un estudio exhaustivo de evaluación sobre los efectos de las distintas opciones de combustible para reducir las emisiones de SO_x y partículas materiales, que se han propuesto en la revisión del Anexo VI de y Código Técnico sobre los NO_x.

Recientemente, este Grupo de expertos ha publicado el informe de conclusiones que se va a debatir en la reunión del Subcomité BLG 12 (**del 4 al 8 de febrero**) y posteriormente en el Comité MEPC 57. Este grupo ha analizado:

- El número de buques de la flota mundial a los que se aplica el Anexo VI del MARPOL, desglosados según GT, edad, tipo y BHP.
- El volumen total de combustible consumido actualmente por el transporte marítimo internacional, con un desglose en combustibles destilados y residuales.
- Las tendencias previstas en el consumo de combustible y las emisiones asociadas hasta 2020, fundamentadas en las reglas actuales del Anexo VI.
- Otras tendencias de los mercados mundiales de combustible y de la flota mundial hasta 2020.
- La incidencia y tendencia de las medidas ya adoptadas de manera voluntaria por el sector naviero para reducir las emisiones.
- Las repercusiones para la salud humana y el medio ambiente.

Así planteado, este estudio debería constituir una referencia bien fundamentada que ayude al Comité MEPC a decidir la mejor opción sobre este asunto, a la vista de las repercusiones para los sectores afectados (transporte marítimo, petróleo, combustible, fabricación de motores y equipos) y las consecuencias derivadas de las distintas fechas de implantación.

Lamentablemente para nuestro sector, las conclusiones de dicho estudio, de forma muy resumida, son que la opción más adecuada para reducir las emisiones de SO_x es reducir drásticamente a medio plazo el contenido de azufre en los combustibles en todo el mundo, principalmente porque, de todas las medidas propuestas, es la única cuyo cumplimiento se puede controlar de forma eficaz. Las cifras propuestas conducirían seguramente a la prohibición del uso de fuel-oil como combustible marino, debiendo utilizarse únicamente destilados (gas-oil y diesel-oil). Esta posición coincide, básicamente, con la posición de Intertanko.

No obstante, dado el elevadísimo impacto económico que ello tendría para el sector, otras organizaciones empresariales navieras están elaborando propuestas alternativas de gran interés. En particular, BIMCO ha desarrollado el concepto de "microSECA", zonas geográficas de pequeña extensión en las que se podrían aplicar límites muy estrictos de contenido de azufre en el combustible, manteniendo, sin embargo, la posibilidad de utilizar fuel-oil con carácter general.

Como se ha indicado, la primera discusión en profundidad sobre este asunto va a tener lugar en el Subcomité BLG 12, que se reunirá del 4 al 8 de febrero y de cuyos debates informaremos oportunamente a las empresas.

Se ha elaborado sobre este asunto un amplio artículo que se publica en el Boletín Informativo de ANAVE de este mes de febrero.

6.6 Sentencia del tribunal correccional de París sobre el caso Erika.

El pasado 16 de enero, el Tribunal Penal de París, en el caso del hundimiento del petrolero “Erika” en la costa de Bretaña (Francia) en 1999, declaró culpables al armador, el manager del buque, la sociedad de clasificación, así como el fletador del buque tanque “Erika”, de un atentado contra el medioambiente, mediante una conducta calificable como delito de imprudencia y les impuso las mayores indemnizaciones previstas en la legislación interna francesa: 75.000 euros a las personas físicas (el armador y el operador del “Erika”, respectivamente Giuseppe Savarese y Antonio Pollara) y 375.000 euros a las personas jurídicas (la sociedad de clasificación RINA y el grupo petrolero TOTALFINA) por un delito ecológico. Además, solidariamente, TOTALFINA el armador, el operador y la sociedad de clasificación RINA) una indemnización de casi 200 millones de euros en concepto de responsabilidad civil a diversos perjudicados por el siniestro.

Como se recordará, ante la gran escora que tomó el buque tras el fallo estructural de uno de los mamparos longitudinales, el capitán ordenó una inundación simétrica para adrizar el buque. Ello produjo unos momentos flectores superiores a los admisibles, lo que se consideró la causa de la rotura del casco. No obstante, los diferentes peritos que han declarado no han alcanzado un acuerdo sobre la posible responsabilidad del capitán que, en consecuencia, ha sido absuelto. Más aún, el armador y el operador del “Erika” deberán pagar al capitán, que fue encarcelado sin fianza después del hundimiento, una indemnización de 1,6 millones de euros.

La ley francesa (583-1983, de 5 de julio de 1983) distingue entre vertidos ilegales y contaminación producida por un accidente en la mar como consecuencia de error o negligencia. Según la legislación francesa, toda persona encargada de controlar o gestionar un buque que haya incurrido en un error o negligencia que, directa o indirectamente, haya provocado un accidente generador de contaminación, puede ser declarada responsable penalmente y a este efecto se considera suficiente la comisión de un error o una negligencia simple. En este sentido, la legislación francesa, a juicio del Tribunal, es más represiva que MARPOL.

Para el Tribunal, ha quedado probado que el armador y el operador del “Erika” decidieron, deliberada y conjuntamente, por razones de costes, reducir las reparaciones en dique seco, llevadas a cabo en Montenegro, y que no podían desconocer el impacto negativo que ello tendría en la integridad del buque. Además, y también a juicio del Tribunal, el armador incurrió en otro grave error al fletar el petrolero después de estas reparaciones inadecuadas.

El Tribunal considera también que RINA renovó el certificado de clasificación del buque en noviembre de 1999, demasiado apresuradamente, como consecuencia de una fuerte presión comercial.

El grupo TOTAL ha anunciado ya que recurrirá esta sentencia.

6.7 Resolución de la Asamblea de la OMI para la aplicación del Convenio sobre Agua de Lastre (BWM).

La OMI celebró, a finales de noviembre pasado, la sesión 25 de su Asamblea y adoptó, entre otras, la Resolución A.1005(25) para aclarar la Aplicación del Convenio Internacional

para el Control y Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (BWM), adoptado en 2004.

Como recordarán, dicho Convenio aún **no ha entrado en vigor** ni está prevista una fecha próxima de aplicación. No obstante, el Convenio establece un calendario de cumplimiento (el 1 de enero de 2009) de la regla D-2 sobre “Normas de eficacia de la Gestión del Agua de Lastre” y que los buques se verán obligados a cumplir con carácter retroactivo una vez el Convenio entre en vigor.

Los aspectos esenciales que incluye la Resolución A.1000(25) son:

- Los Estados Parte o aquellos que tengan previsto ratificar el Convenio deben depositar una declaración al Secretario General indicando que “*van a aplicar el Convenio de acuerdo con las disposiciones de la Resolución*”.
- Los buques construidos en 2009 no están obligados a cumplir la regla D-2 (eficacia de la gestión del agua de lastre) hasta la fecha de su **2º reconocimiento anual**, a más tardar, el **31 de diciembre de 2011**.
- **Después de la entrada en vigor del Convenio**, los Estados se deben asegurar de que los buques afectados cumplen la regla D-1 (norma para el cambio de lastre) o la D-2.
- El Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) tiene previsto revisar esta Resolución antes de octubre, en particular, las exigencias para los buques construidos en 2010.

En el caso de que no se dispongan de sistemas de tratamiento de tipo aprobado en un corto periodo de tiempo, el MEPC podrá retrasar las fechas de cumplimiento.

La aprobación esta resolución se considera un paso adelante positivo que facilitará seguramente la ratificación de este convenio por más Estados, facilitando así su entrada en vigor. Como se recordará, España, que ya ha ratificado el convenio (fue el primer país en hacerlo), se opuso en una primera instancia a aprobar esta modificación. A instancias de ANAVE se modificó esta posición.

6.8 Consulta de la DGMM sobre programas informáticos de estabilidad y resistencia estructural residual.

El Anexo I de MARPOL (regla 37.4, capítulo 5), aplicable desde el 1 de enero de 2007, exige a petroleros nuevos y existentes de PM > 5.000 t disponer de acceso rápido a programas informáticos de cálculo sobre estabilidad con avería y resistencia estructural residual, basados en tierra.

Para cumplir esta norma, el buque debe poder acceder a dichos programas por medio de la sede de la naviera en tierra o contactando con una oficina técnica, astillero o empresa que disponga de los medios adecuados para realizar los cálculos.

Recientemente, la DGMM ha solicitado información sobre los datos de contacto de las citadas empresas. (Más información en las [Circ.SMA/4-07/AB](#) y [SMA/2-08/AB](#))

6.9 Actualización de la lista de puntos de contacto nacionales para cuestiones de seguridad y prevención de la contaminación.

El pasado diciembre, la OMI ha actualizado la lista de contactos nacionales encargados de recibir, tramitar y transmitir los informes urgentes de los buques a los Estados ribereños sobre los sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, incluidos los hidrocarburos.

Esta información da cumplimiento a las reglas 37 y 17 de los Anexos I y II de MARPOL, que exigen a los buques disponer de un Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos (conocido como SOPEP). Este Plan debe incluir, como parte de su documentación, una lista actualizada de autoridades o personas a quienes informar en caso de suceso que entrañe contaminación por dichas sustancias.

6.10 Últimos avances de la OMI para adoptar el Convenio sobre Reciclaje de Buques.

En mayo de 2009, la OMI tiene previsto celebrar en Hong Kong una Conferencia Diplomática para adoptar el Convenio Internacional sobre Reciclaje de Buques, lo que implica que se dispone de un tiempo limitado para ultimar el borrador de dicho Convenio.

Recientemente, se ha reunido en Nantes el Grupo de Trabajo sobre Reciclaje, que ha desarrollado en detalle la definición de “Buque listo para el reciclaje” y ha acordado el procedimiento para conseguir la aceptación del buque por el Estado donde se vaya a llevar a cabo el reciclaje. Aunque esta aprobación inicial puede resultar potencialmente problemática para el armador, ya que debe esperar la aprobación por parte del Estado de reciclaje, sin embargo, se permite que el buque continúe operando.

Lo que sin duda será vital para el sector es que, cuando el Convenio entre en vigor, existan suficientes instalaciones de reciclaje aprobadas para hacer frente a la demanda prevista.

En la mencionada reunión, también se debatió la cuestión de los Estados Parte y no-Parte del Convenio. Algunos países han solicitado incluir en el Convenio una cláusula que permita a instalaciones de reciclaje independientes de Estados no-Parte reciclar buques de Estados Parte y viceversa. Sin embargo, varios Estados Miembros se han posicionado en contra de esta iniciativa, alegando iría contra el espíritu del Convenio.

6.11 Nuevo DUE.

Según se ha informado en la circular Puertos 05/07/AV, de 27 de diciembre de 2007, el día 11 de enero de 2008 ha entrado en vigor la Orden FOM/3769/2007 de 14 de noviembre, que ha modificado el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. Las principales modificaciones han sido las siguientes:

- Se ha modificado el modelo de documento único de escala (DUE), el cual habrá de ajustarse ahora al modelo que se contiene en el anexo de dicha Orden.
- Se ha variado también la información que debe contener el DUE. Mientras la anterior Orden (Orden FOM/3056/2002) establecía que la información habría de ser la consignada en tres apéndices a que se hacía referencia en el apartado quinto de dicha Orden, la nueva Orden establece ahora que la información a facilitar habrá de ser la requerida en los ocho apéndices que se reseñan en el apartado dos del artículo único de la nueva Orden (ficha técnica, declaración general, lista de tripulación, lista de pasajeros, notificación de residuos del buque, declaración de provisiones, detalle de suministros y otros servicios).

7. Ruegos y preguntas.