



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 8 de octubre de 2015, a las 12:00 h

Sede de ANAVE
c/ Doctor Fleming, 11, 1º D - MADRID

Orden del Día

1. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la reunión anterior.
2. Novedades habidas y gestiones realizadas:
 - 2.1. Reunión con administradores concursales de la empresa OW Bunkers Canarias y empresas asociadas afectadas por su proceso concursal (9 septiembre).
 - 2.2. Reunión con UGT-MAR y CCOO-MAR (16 septiembre).
 - 2.3. Reuniones en ECSA (10 - 11 septiembre y 30 septiembre - 1 octubre).
 - 2.4. Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016.
 - 2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Reunión de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje (8 septiembre).
4. Proyecto de RD por el que se establecen medidas singulares sobre accidentes en buques de pasaje y asistencia a las víctimas. Gestiones realizadas.
5. Presentación del informe semestral de ANAVE sobre Normativa de Seguridad y Medio Ambiente (22 septiembre).
6. Propuesta de participación de ANAVE en un proyecto financiado por la Comisión Europea y liderado por la Fundación ValenciaPort sobre el Convenio de Aguas de Lastre.
7. Iniciativa de reconstitución de la Asociación Española de Corredores Marítimos. Posible colaboración de ANAVE prestando el respaldo administrativo (“back office”).
8. Asuntos varios.
9. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 25 de junio. El borrador de [acta](#) se envió anexo a la convocatoria de esta reunión, el pasado lunes 28 de septiembre.

No habiéndose recibido observaciones a la misma, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Reunión con administradores concursales de la empresa OW Bunkers Canarias y empresas asociadas afectadas por su proceso concursal (9 septiembre).

Como ya les informamos mediante la circular de fecha 27 de julio y referencia [Explotación 2/2015/ES](#), dos de nuestras empresas asociadas nos informaron del problema planteado por la situación concursal del grupo OW Bunker en todo el mundo.

Dicho problema reside en que, los diversos suministradores físicos del combustible, al no haber cobrado del grupo OW Bunker, o en el caso de nuestras empresas, de su filial *OW Bunker Canary Islands* (OWBC), reclaman directamente al armador que, de conformidad con el Derecho Marítimo, es solidariamente responsable del pago. Las empresas se encuentran con el riesgo tanto de pagar dos veces por un único servicio, como de que se les embarguen los buques, cosa que ya ha ocurrido a una de las empresas afectadas.

Con el ánimo de evitar estos perjuicios a nuestras empresas, se celebró, el pasado día 9 de septiembre, una reunión con los administradores concursales de OWBC y dos de nuestras empresas asociadas que han resultado afectadas.

En dicha reunión se nos informó de que los juicios que se estaban celebrando en Londres, se estaba fallando a favor de OW Bunker, ya que, al tratarse de un suministro, y no una compraventa de bienes, no se aplicaba la ley inglesa, y si las condiciones del contrato con OW Bunker. Estos fallos están, no obstante, pendientes de ser recurridos, por lo que la situación podría cambiar.

En cuanto al concurso declarado en España por OWBC, aún no se han formalizado reclamaciones contra los armadores, aunque los administradores concursales se mostraron reacios a llegar a ningún acuerdo, por lo que, inicialmente, se ha llegado a la conclusión de que, por un lado, es mejor esperar al fallo final de Londres, y decidir si es esa jurisdicción o la española, la que más favorece a los intereses de los armadores españoles. Por otro lado, esperar a que, efectivamente, se formalicen tales reclamaciones judiciales, y, en caso de haber pagado ya al suministrador efectivo, oponer ese pago como excepción dentro del procedimiento de reclamación judicial que inicie OWBC. Y, a la inversa, en caso de abonar primero a OWBC, oponer la excepción de pago al suministrador contractual ante una posible reclamación judicial del suministrador efectivo.

Por otro lado, se trató también la posibilidad de evitar el embargo preventivo de un buque por el impago a OWBC. Los administradores manifestaron conocer esta figura y estar dispuestos a recurrir a la misma, abonando para ello la fianza mínima del 15% establecida en la Ley de Navegación Marítima. Se les preguntó si, en caso de un eventual embargo, aceptarían las LOU de los Clubes de P&I como garantía para levantar dicho embargo. Dado su desconocimiento de las mismas, desde ANAVE les hemos hecho llegar varios modelos de estas cartas, para que se familiaricen con ellas, ya que es la parte embargante, a su discreción, la que debe o no aceptar estas cartas, y hacérselo saber al juez del embargo.

2.2. Reunión con UGT-MAR y CCOO-MAR (16 septiembre).

El pasado día 16 tuvo lugar una reunión entre ANAVE y los sindicatos UGT-Mar y CCOO-Mar, a la que asistió nuestro presidente, D. Alejandro Aznar.

En dicha reunión, ambas partes reconocieron su preocupación por la negativa evolución de la flota mercante española inscrita en el Registro Especial de Canarias (REC) y por el pase de la bandera española a la Lista Gris del MOU de París.

ANAVE presentó las diferentes medidas que entendemos se deberían adoptar para corregir el descenso de buques registrados en el REC, y que en su momento, fueron presentadas tanto a la Secretaria de Estado de Transportes, como a los diferentes partidos políticos a través del Clúster Marítimo (Circular de fecha 8 de julio de 2015 y referencia [Varios 42/2015/EC](#)), en un documento que los representantes sindicales ya conocían.

En suma, estas medidas consisten en lo siguiente:

Orden laboral:

- Reforzar la seguridad jurídica del enrole de marinos no UE en los buques del REC, desligándolo de la aprobación trimestral del Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura.
- Eximir a estos mismos marinos de visados (que, paradójicamente, no se exigen para enrolarse en buques de pabellón extranjero en puertos españoles), y modificar el procedimiento actual que exige el visado de residencia y trabajo para el enrole, en lugar del visado en tránsito, tal y como permiten las Instrucciones para el enrole d extranjeros de 2007.
- Adaptar la normativa española a lo previsto en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT en lo referente a las horas de trabajo y descanso en la mar (regular el mínimo de horas de descanso en lugar del máximo de horas de trabajo).
- Aplicar en la práctica la posibilidad de ampliar caso a caso el porcentaje de marinos no UE (ya contemplada en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, no se precisa norma).

Fue sobre este último punto sobre el que más se incidió por ANAVE, por considerar que es necesario y urgente potenciar la competitividad de los buques del REC y que la aplicación de esta medida no requiere publicación de norma alguna. Manifestamos que en la última reunión del Comité Directivo de ANAVE se había tratado este asunto y se había aceptado la posibilidad de aplicarla en una primera instancia únicamente a los buques de navegación internacional.

Los sindicatos, sin oponerse radicalmente a ella, informaron de que se trata de una cuestión arriesgada, ya que su aplicación supone a corto plazo pérdida de empleo nacional, por lo que deben ser tratadas a nivel de confederación.

Medidas de orden técnico:

- Ampliar las posibilidades de delegación por el Ministerio de Fomento en Organizaciones Reconocidas permitiendo realizar inspecciones en España en días festivos, fines de semana o fuera de horarios.
- Posibilidad de limitar la responsabilidad de Organizaciones Reconocidas, según Directiva 2009/15/CE.
- Posibilidad de delegar en OORR las inspecciones del Convenio sobre el Trabajo Marítimo (MLC 2006), para aquellos buques españoles que deban realizarlas en puertos extranjeros.

Sobre este último aspectos, los sindicatos se mostraron más proclives a apoyarlas, ya que entienden que sería un elemento importante para ayudar a que el pabellón español salga de la Lista Gris.

Los sindicatos nos indicaron que recibiríamos su respuesta antes de terminar el mes de septiembre.

Efectivamente, el 29 de septiembre nos han notificado que apoyarán, efectivamente, la delegación en OORR de las inspecciones del MLC 2006 en puertos extranjeros. Sin embargo, no prestarían en principio su apoyo a la ampliación del porcentaje de marinos extranjeros en buques del REC, pudiendo considerarlo solo en caso de que la empresa aporte garantías de permanencia de sus buques en pabellón español y/o aumento de su flota a medio plazo.

Se propondrá a los miembros del Comité Directivo tratar este asunto con detalle en la reunión y, en su caso, adoptar las medidas que se consideren apropiadas.

2.3. Reuniones en ICS y ECSA.

Los días 8 y 9 de septiembre, D. Juan Riva representó a ANAVE en una reunión del Board of Directors de la Cámara Naviera Internacional (ICS), celebrada en Londres.

El 10 de septiembre, ECSA organizó, también en Londres, un seminario abierto a los miembros de su propio Board of Directors. En el mismo se discutió ampliamente sobre las propuestas a aportar a la Comisaria Europea de Transportes, Violeta Bulc, con vistas a un documento programático sobre política de transporte marítimo que la Comisaria tiene intención de publicar en 2017. En dicho seminario, ANAVE estuvo representada por D. Manuel Carlier.

Los días 30 de septiembre y 1 de octubre, ECSA organiza en Berlín unas reuniones de su Board of Directors en las que se pretende concretar la redacción de los acuerdos alcanzados en Londres, con vistas a contar cuanto antes con un documento de propuestas para la Comisaria. A estas reuniones asistirán D. Juan Riva y D. Manuel Carlier.

Los ejes sobre los que gravitaría dicho documento serían:

- Combustibles limpios
- Transporte Marítimo de Corta Distancia
- Profesiones marítimas
- Política internacional, incluyendo la ratificación de los convenios internacionales.

2.4. Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016.

En nuestra circular de referencia [Eco.Fin. 1/2015/ES](#) y fecha 17 de septiembre, les informáramos sobre los principales aspectos de la Ley del asunto y relacionados con las empresas navieras, cuya aprobación definitiva está prevista para la semana del 19 de octubre.

Básicamente:

- Se mantienen las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de las mercancías, de la tasa por utilización de la zona de tránsito y la tarifa fija por los servicios de recepción de desechos generados por buques.
- Bajan, aunque algunos muy ligeramente, 11 de los 84 los coeficientes correctores aplicables a dichas tasas. Ninguno sube.
- Se mantienen las bonificaciones en las 3 AAPP insulares y en Ceuta y Melilla a estas mismas tasas.
- Se mantiene en la misma cuantía (80.000 euros) la subvención a ANAVE por el embarque de alumnos en prácticas, pese a las gestiones realizadas por ANAVE para aumentar esta partida.
- Aumenta sustancialmente la partida destinada a sufragar las bonificaciones al transporte de residentes no peninsulares y familias numerosas

Para un mayor detalle les remitimos a la anteriormente mencionada circular. En la reunión del Comité Directivo se facilitará más información sobre este asunto.

2.5. Participación en otras jornadas y reuniones.

- 9 de julio: D. Manuel Carlier asistió a una reunión del patronato de la Fundación Lamet.
- 10 de julio: D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión en la DGMM para tratar sobre el RD 290/2015 que traspone la Directiva sobre contenido de azufre de los combustibles marinos.
- 14 de julio: D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión en el Ministerio de Industria para tratar el mismo asunto del punto anterior.
- El mismo día D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva de SPC Spain, en la sede de Puertos del Estado.
- 15 de julio: D. Manuel Carlier y Dña. Esther Celdrán participaron en una reunión del grupo de trabajo sobre Marina Mercante de la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración en la Secretaría General de Inmigración y Emigración.
- 21 de julio: D. Alejandro Aznar y D. Manuel Carlier se reunieron con D. Rafael Rodríguez Valero, director general de la Marina Mercante, a quien presentaron un documento de propuestas de medidas en favor de la competitividad del REC.
- Ese mismo día tuvo lugar una reunión de la Comisión Permanente de ANAVE.
- 22 de julio: D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco recibieron en la sede de ANAVE a D. Alberto Compte (CEDEX) quien recabó la colaboración de ANAVE en el cálculo de emisiones de CO₂ en el transporte marítimo.
- 23 de julio: Dña. Elena Seco representó a ANAVE en la sexta reunión plenaria del Observatorio de Servicios Portuarios que tuvo lugar en la sede de Puertos del Estado. D. Manuel Carlier participó también en la misma, en representación de SPC-Spain.
- 2 de septiembre: D. Manuel Carlier, en representación de SPC-Spain, se reunió en el ministerio de Fomento con la Secretaria General de Transporte, Dña. Carmen Librero, y el Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero, a quienes presentó un documento de propuestas para alcanzar en España los objetivos de la Declaración de Atenas relacionados con la promoción del TMCD.
- 8 de septiembre: D. Adolfo Utor presidió una reunión de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje, que tuvo lugar en la sede de ANAVE.
- 9 de septiembre: D. Manuel Carlier y Dña. Esther Celdrán se reunieron en ANAVE con los administradores concursales de la empresa OW Bunkers Canarias y dos empresas asociadas afectadas por su proceso concursal.
- 15 de septiembre: Dña. Esther Celdrán asistió a la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- 16 de septiembre: D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco y Dña. Esther Celdrán se reunieron con representantes de los sindicatos UGT-MAR y CCOO-MAR, en la sede de ANAVE.

- 17 de septiembre: Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko asistieron a una reunión de la Comisión Paritaria de Marina Mercante de la Fundación Tripartita para la formación en el empleo.
- 22 de septiembre: D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko presentaron la última edición del informe semestral de ANAVE sobre seguridad y medio ambiente en la ETSIN de la Universidad Politécnica de Madrid.
- El mismo día, Dña. Esther Celdrán asistió al Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- 28 de septiembre: D. Manuel Carlier participó, en la sede de la Real Liga Naval Española en un ciclo de conferencias, hablando sobre *“Ayer, hoy y mañana de la Asociación de Navieros Españoles y de la Marina Mercante española”*.

3. Reunión de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje (8 septiembre).

Además del punto siguiente del Orden del Día, en esta reunión se trataron dos asuntos más, ambos consecuencia de la **Orden FOM/1658/2015**, publicada en el BOE el pasado día 7 de agosto (ver circular de referencia [SMA 26/2015/AB](#)):

- Revisión de los procedimientos de inspección y control de las bonificaciones de residentes en transportes interinsulares, unificándolos con los de Península-Islas. Entrarán en vigor el **1 de octubre de 2015**. Sobre este asunto, se acordó insistir, en cuanto se estime oportuno, sobre la antigua petición de ANAVE de que se bonifiquen, en el caso del transporte marítimo, el traslado de un coche, asimilándolo al equipaje del transporte aéreo. Asimismo, valorar la posibilidad de solicitar una subvención única para cada trayecto, independientemente del modo de transporte empleado.
- No aplicación de las normas complementarias de aplicación al Convenio SOLAS a los buques que cuenten con certificados internacionales de acuerdo con dicho convenio. Sobre este asunto, ANAVE facilitó a las empresas asociadas el texto completo de dichas normas y se pidió que las empresas hiciesen una revisión de las mismas en comparación con el Convenio SOLAS, para detectar las principales diferencias y la justificación de que se apliquen o no a determinados tráficos. Sobre esta base de elaborar una propuesta de derogación parcial para la Administración.

4. Proyecto de RD por el que se establecen medidas singulares sobre accidentes en buques de pasaje y asistencia a las víctimas. Gestiones realizadas.

A finales del mes de julio, la DGMM nos presentó informalmente el Anteproyecto de RD del asunto, similar a los publicados en 2013 y 2014 para el transporte aéreo y por ferrocarril respectivamente, y que se les hizo llegar a las empresas mediante la circular de fecha 24 de julio y referencia [Explotación 1/2015/ES](#).

Este texto establecería una serie de medidas y obligaciones para la Administración y las empresas navieras, algunas de las cuales ya están reguladas por la normativa internacional (Código ISM, Convenio de Atenas, Reglamento UE 392/2009). Se han creado otras nuevas, sin embargo, que afectan a nuestras empresas asociadas dedicadas al transporte de pasajeros, como la obligación de alojar y prestar asistencia psicológica a los familiares de las posibles víctimas y trasladarlas al “lugar” del accidente.

Dado que el plazo para enviar informe sobre el texto a la DGMM finalizaba el 15 de septiembre, se convocó una reunión de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje, que tuvo

lugar el 8 de septiembre, circulando previamente un borrador de observaciones a este proyecto. Sobre esta base y de los tratado en la reunión, se concluyó que el proyectonecesita ser precisado en muchos aspectos, tanto conceptuales como jurídicos, como son:

- La posibilidad de limitar la responsabilidad del naviero ante las reclamaciones que puedan surgir en la aplicación de este RD, tal y como establece el Convenio de Londres sobre Limitación de Responsabilidad de 1996 (LLMC) y se reconoce en la Ley de Navegación Marítima.
- La inexistencia, actualmente, de coberturas por parte de los Clubes de P&I, para cubrir los gastos derivados de la atención a familiares de los pasajeros, ya que ningún país europeo tiene establecidos requisitos más allá de los exigidos por el Reglamento 392/ 2009 citado.
- La necesidad de modificar determinadas definiciones que incluye el proyecto, como la de víctima, asimilándola a la contenida en RD 627/2014, de asistencia a las víctimas de accidentes ferroviarios y sus familiares (herido o fallecido), en lugar de al RD relativo al transporte aéreo.
- La necesidad de precisar el ámbito de aplicación del futuro RD, así como las obligaciones impuestas a los armadores y navieros fletadores, en muchos casos excesivamente genéricas.
- La necesidad de coordinar el texto con otras normas ya existentes, como el Convenio SOLAS y, en particular, el Código ISM.

Estas observaciones se hicieron llegar, en el plazo establecido, a la DGMM, cuyos servicios ya han confirmado que, en su criterio, a las obligaciones impuestas a las empresas propietarias de buques, armadoras y navieras por este RD, les será de aplicación la limitación de responsabilidad regulada en el Convenio citado más arriba así como en la Ley de Navegación Marítima.

Por otro lado, hemos estado en contacto con el Grupo Internacional de Clubes de P&I, el cual nos ha confirmado que las Reglas de los principales Clubes prevén, con carácter general, cobertura por daños a miembros de la dotación, pasajeros y sus equipajes y terceras personas, pero no está prevista ninguna cobertura específica para los gastos derivados de la atención a familiares. Hasta el momento no ha sido posible confirmar si darían cobertura a las nuevas responsabilidades establecidas en este proyecto de RD pero, en este caso, tendría que desarrollarse un esquema específico de cobertura sobre la base del Subcomité de Daños Personales (*Personal Injury Subcommittee*) cuyo coste sería, lógicamente, muy elevado, al ser muy baja la masa crítica.

En nuestro informe de alegaciones solicitábamos una nueva reunión con la Administración sobre este asunto. Estamos a la espera de que nos confirmen la fecha desde el Ministerio de Fomento.

5. Presentación del informe semestral de ANAVE sobre Normativa de Seguridad y Medio Ambiente (22 septiembre).

El 22 de septiembre, en la ETSI Navales, ANAVE presentó un nuevo Informe semestral sobre Seguridad y Medio Ambiente, elaborado por el Gabinete de Seguridad y Puertos, y en el que se recopilan las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en dicho campo.

A esta reunión asistieron 19 representantes de 12 empresas navieras asociadas, 2 Sociedades de Clasificación y representantes de otros organismos sectoriales. También participó el Subdirector General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima de la DGMM, y varios colaboradores de su departamento. En total, asistieron unas 30 personas.

En la misma jornada se expuso una presentación por parte de la empresa Bernhard Schulte Shipmanagement, a petición de la empresa asociada Bernhard Schulte Canarias (antes OPDR Canarias).

5.1. Inspecciones a buques españoles por el MLC 2006.

El 22 de julio, se publicó en el BOE la Ley 23/2015, Ordenadora del Sistema de Inspección de Trabajo y Seguridad Social, que entró en vigor al día siguiente al de su publicación.

El Capítulo II de la ley trata en su art. 19 el ámbito de actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Dicho artículo establece que la actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social se ejerce, entre otros que se especifican, a *“los buques de pabellón español de la marina mercante y los buques de pabellón español de pesca, que se hallen en puertos del territorio español o en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como las instalaciones y explotaciones auxiliares o complementarias para el servicio de estos que se hallen en tierra y en territorio español.”*

De lo anterior se deduce que la competencia de los inspectores de trabajo para llevar a cabo las inspecciones en buques relacionadas con el MLC 2006 se limita a aquellos buques que se encuentran en puertos españoles, ya que la norma no hace referencia a los buques de pabellón español que se encuentran en puertos extranjeros.

En la reunión consultamos a la DGMM cuál va a ser el procedimiento a seguir para inspeccionar aquellos buques que no vengan a puertos españoles.

La DGMM comentó que la opción que ellos contemplan como más adecuada sería la delegación en sociedades de clasificación. No obstante, dado que este proceso, en caso de que finalmente se pueda conseguir, no se va a producir de forma inmediata, abogan como solución transitoria efectuar las inspecciones intermedias por la vía de comprobaciones documentales, tal y como ya se hizo en el caso de la certificación del MLC en 2013.

ANAVE ha enviado sobre este asunto la Circular de referencia [Rel. Ind. 5/2015/EC](#), de 24 de septiembre, en que se hace referencia a las posibles inspecciones documentales a dichos buques.

5.2. Convenio de gestión de las aguas de lastre.

En todo el 2015, solo un Estado, Georgia, ha ratificado el Convenio, aunque son varios los Estados que han anunciado su próxima ratificación. En particular, parece que estaría próxima la ratificación de Italia, que dispararía la entrada en vigor, que tendrá lugar 12 meses después de que se cumplan los requisitos.

Se informó de que ya existen más de 50 sistemas homologados. El listado completo se puede descargar [aquí](#).

Asimismo, en la reunión del MEPC 68 celebrada en mayo de 2015, se aprobó una hoja de ruta de 10 puntos, incluyendo la **no penalización ni sanciones a armadores que hayan instalado equipos homologados con arreglo a las Directrices actualmente vigentes**, y que se encuentran en proceso de revisión, con el objetivo de no penalizar a los armadores que hayan adoptado medidas antes de la entrada en vigor del Convenio. Lamentablemente, EEUU se reservó su posición sobre este asunto,

También se acordó la creación de un Grupo de estudio en el MEPC 69 para:

- Definir la expresión *“mismo lugar”* en el contexto de la regla A-3 del Convenio BWB; y

- Elaborar unas Directrices específicas para facilitar la concesión de exenciones de la regla A-4 del Convenio sobre buques que viertan aguas de lastre en una “zona con el mismo riesgo”, con especial atención al transporte marítimo de corta distancia (SSS).

En el ámbito nacional, se insistió a la DGMM sobre la conveniencia de no hacer obligatorio el Convenio, por lo menos en una primera fase, en ningún tráfico de cabotaje nacional.

La DGMM informó de que está pendiente de recibir el resultado del análisis de riesgo que se comprometió a hacer el Instituto Español de Oceanografía para retomar las reuniones en relación con este asunto.

5.3. RD 290/2015 sobre contenido de azufre de los combustibles marinos.

Se recordó a la DGMM que transcurridos ya 5 meses desde la publicación del RD del asunto, seguimos pendientes de aclaración sobre la aplicación en Canarias y de remisión a las capitanías de las tablas actualizadas con el resumen de los contenidos de azufre en las distintas zonas marítimas/tráficos.

En realidad, solo falta concretar la aplicación en Canarias, para lo que estamos pendientes de una contestación por parte del Ministerio de Industria, que a su vez ha consultado a la Comisión.

Se informará al Comité Directivo de las últimas novedades en relación con este asunto.

Asimismo, se pide a las empresas que nos informen de cualquier incidencia que puedan tener sobre la aplicación de este RD.

6. Propuesta de participación de ANAVE en un proyecto financiado por la Comisión Europea y liderado por la Fundación ValenciaPort sobre el Convenio de Aguas de Lastre.

El pasado mes de agosto, la Fundación ValenciaPort se puso en contacto con ANAVE manifestando su interés porque participáramos en un proyecto Europeo liderado por la Autoridad Portuaria de Valencia y denominado **B-AWAR3** (*Ballast Waters Risk Assessment for Ensuring Environmental Equilibrium*), cuyos principales objetivos del proyecto son:

- Identificar a qué tipo de buques resulta más factible conceder una exención a las disposiciones del Convenio y estimar los costes asociados;
- Analizar las directrices de exención elaboradas por OSPAR/HELCOM (pensadas para su aplicación en el Mar Báltico y Mar del Norte) y evaluar su posible aplicación en el Mar Mediterráneo y sur de Europa;
- En caso necesario, proponer las modificaciones necesarias para ajustar las directrices de OSPAR/HELCOM a las particularidades del Mediterráneo y el sur de Europa.
- Proponer un catálogo de alternativas para los buques de menor porte con el fin de evitar el cumplimiento total con el Convenio.

El Proyecto se presentó a finales de septiembre a la convocatoria LIFE de la UE. Dada la premura del plazo, y tras consultar con el Presidente, se decidió contestar positivamente sobre la participación de ANAVE, siempre y cuando la misma no supusiera un coste directo a la asociación, salvo la previsible dedicación en horas de su personal.

Hasta comienzos de 2016 no sabremos con certeza si finalmente el proyecto resulta elegido por la UE, de lo que les mantendremos oportunamente informados. En caso de ser aprobado, el proyecto podría durar hasta 5 años.

7. Iniciativa de reconstitución de la Asociación Española de Corredores Marítimos. Posible colaboración de ANAVE prestando el respaldo administrativo (“back office”).

Como ya se informó al Comité Directivo el pasado mes de junio, en los últimos meses, varias empresas españolas de Corredores Marítimos (brokers) se han aproximado a ANAVE manifestando su interés por reconstituir la asociación española de corredores marítimos (ANCOR) y pidiendo a ANAVE su apoyo en la forma de respaldo administrativo (“back office”).

El 29 de septiembre dichas empresas han solicitado la sala de reuniones de ANAVE para estudiar conjuntamente este asunto y preparar una propuesta concreta.

Se informará a ANAVE sobre lo tratado en dicha reunión y, en caso de que se disponga de información suficiente, decidir sobre el posible apoyo a prestar desde ANAVE y la retribución a solicitar a cambio del mismo.

8. Asuntos varios.

8.1. Consulta de la DGMM sobre la ratificación por España del Convenio de Reciclaje de buques de la OMI.

El 15 de julio, la DGMM nos consultó sobre la conveniencia de que España ratifique el Convenio Internacional para el Reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques (Convenio de Hong Kong 2009).

La organización de las asociaciones europeas de navieros (ECSA) ha planteado como una prioridad importante y urgente dentro de su agenda la ratificación y entrada en vigor de este convenio, a fin de que se disponga de una norma internacional que, como en tantas otras cuestiones, sirva de referencia al conjunto del sector marítimo. Entendemos que la consulta que nos formula la DGMM es una respuesta positiva a esta petición del sector.

El texto del convenio que nos han consultado es el oficialmente adoptado en la OMI y que en su momento ya difundimos entre las empresas.

Hasta la fecha, este convenio ha sido ratificado tan sólo por 3 Estados (Francia, Noruega y Congo), con un 1,98% de las GT de la flota mercante mundial. Para su entrada en vigor, es necesario que lo ratifiquen al menos 15 Estados cuyas flotas mercantes combinadas representen el 40% de las GT mundiales y que el volumen de reciclaje de buques anual máximo combinado de dichos Estados durante los 10 años precedentes represente el 3% de las GT de la flota mercante combinada de dichos Estados.

Al no recibir comentarios de las empresas asociadas, informamos favorablemente sobre dicho proyecto.

Para más información les remitimos a la circular de referencia [SMA 23/2015/AB](#).

8.2. Propuesta de Decisión del Consejo de la UE proponiendo la ratificación del Protocolo de 2010 al Convenio HNS-1996

Como es sabido, el Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996, conocido como Convenio HNS, tiene una estructura y persigue unos fines similares a los convenios CLC y Bunker, si bien respecto de otras sustancias no cubiertas por dichos convenios (como los gases licuados, productos químicos, etc.).

El sector naviero, representado en el ámbito internacional ante la OMI por la *International Chamber of Shipping* (ICS), siempre ha abogado por la ratificación y entrada en vigor de los convenios marítimos acordados en la OMI, en aras a conseguir un marco jurídico uniforme para el transporte marítimo internacional, y lleva en particular muchos años pidiendo a los gobiernos la ratificación del convenio HNS, entre otros.

Dadas las dificultades técnicas encontradas para la ratificación del convenio HNS-96, en la OMI se discutió y acordó el texto del Protocolo de 2010 al citado convenio. Pero el mismo tampoco ha conseguido las ratificaciones necesarias para su entrada en vigor.

La DGMM consultó la posición de ANAVE sobre un documento de la Comisión que contiene una **propuesta de la Presidencia del Consejo de la UE para que los Estados miembros de la UE ratifiquen el citado Protocolo de 2010**.

Dado que este documento se iba a discutir en los grupos de trabajo del Consejo UE en Bruselas en septiembre, la DGMM nos pidió la posición de ANAVE al respecto. En coherencia con la posición que ICS, ECSA y la propia ANAVE ha venido manteniendo sobre este asunto, previa consulta a las empresas asociadas, informamos a la DGMM favorablemente sobre el apoyo de España a esta iniciativa de la UE.

Adicionalmente, desde ANAVE advertimos a ECSA de que se iba a tratar dicha propuesta de la Comisión y pedimos su apoyo. Como resultado de esta iniciativa de ANAVE, ECSA coordinó con ICS y BIMCO un documento conjunto de apoyo a la ratificación, que se envió a los Estados miembros de la UE.

8.3. Recordatorio de entrada en vigor de normas de la OMI.

El 22 de junio, mediante la circular de referencia [SMA 22/2015/AB](#), enviamos un recordatorio de las principales normas que se han empezado a aplicar desde el pasado 1 de julio y hasta el 31 de diciembre de 2015, que fueron en su momento adoptadas en los Comités de Seguridad Marítima y de Protección del Medio Marino de la OMI, y de las que hemos ido dando cuenta en nuestros informes semestrales de seguridad y medio ambiente.

Adjuntábamos el detalle de las nuevas normas y su calendario de aplicación resumido en una tabla. Asimismo, adjuntamos en un anexo los textos originales de las resoluciones que adoptan dichas normas y unas tablas resumen elaboradas por la Sociedad de Clasificación DNV-GL que recogen (en inglés) estas normas y que abarcan un periodo más amplio, hasta julio del 2018.

8.4. Familiarización en la entrada en espacios cerrados. Nueva campaña de inspección concentrada del MOU de París.

Entre septiembre y noviembre de 2015, el MOU de París está desarrollando una campaña de inspección concentrada (CIC) para verificar el cumplimiento en todos los buques de las normas sobre familiarización en la entrada en espacios cerrados, en concreto, las enmiendas al artículo 19 del capítulo III de SOLAS, que entraron en vigor el 1 de enero de 2015, sobre formación y ejercicios periódicos para la entrada en espacios cerrados. Esta CIC tendrá una duración de 3 meses y finalizará el 30 de noviembre de 2015.

El MOU ha publicado una lista de comprobación que servirá de orientación a los funcionarios de PSC durante las inspecciones. Según dicha lista, se inspeccionarán con más detalle ciertos aspectos relacionados con la comprobación de la atmósfera de los espacios cerrados, el uso de los equipos críticos para llevar a cabo dichas verificaciones, manuales de formación sobre esta materia, y que les adjuntamos en detalle en la circular de referencia [SMA 25/2015/AB](#).

8.5. Buques que naveguen por el Mediterráneo central. Inmigración irregular. Colaboración con la Armada. Envío del “Format Alfa”.

El 4 de agosto, el Almirante de Acción Marítima de la Armada nos informó sobre la operación militar que la UE ha iniciado en el Mediterráneo central y meridional en relación con las redes de inmigración irregular, y en la que España participa.

El Centro de Operaciones y Vigilancia de Acción Marítima (COVAM) de Cartagena ha puesto en marcha un procedimiento de asesoramiento y apoyo al tráfico mercante que opere o transite por el Mediterráneo central, en la zona comprendida entre la frontera occidental de Túnez y la oriental de Libia (excluyendo aquellos buques que transiten por el estrecho de Mesina con destino a puertos italianos).

El COVAM ha pedido a los buques que naveguen por la zona citada, que les envíen cumplimentado el formulario “Format Alfa”, tal y como lo vienen haciendo cuando navegan por las zonas del golfo de Guinea o la costa de Somalia.

Esta misión de la UE pretende interrumpir el modelo de negocio de las redes de tráfico ilícito y trata de personas en el Mediterráneo, mediante esfuerzos para detectar, capturar y eliminar las embarcaciones y medios que se sospeche son utilizados por los traficantes, así como reforzar la solidaridad y responsabilidad internas. La operación consta de tres fases:

- una primera, orientada a la detección y seguimiento de las redes de migración con el objetivo de recopilar información,
- una segunda, centrada en el registro, apresamiento y desvío de los buques sospechosos en las condiciones previstas en el Derecho internacional,
- y una tercera, que consistirá en eliminar o inutilizar los buques sospechosos.

En la circular de referencia [SMA 27/2015/AB](#) pueden consultar información adicional sobre este asunto.

9. Ruegos y preguntas.