



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 9 de octubre 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. Ayudas del ISM a la dotación de botiquines.
 - 2.3. Proyecto de Ley General de la Navegación.
 - 2.4. Reunión del MEDGROUP organizada por ANAVE.
 - 2.5. Curso sobre investigación de accidentes.
 - 2.6. Asistencia a otras reuniones y jornadas.
 - 2.7. Relevos en el personal al servicio de ANAVE.
3. Próxima entrada en vigor del Convenio Bunkers-2001. Necesidad de obtención de certificados de cobertura de seguro.
4. Cluster marítimo español.
5. Emisiones a la atmósfera procedentes de buques.
 - 5.1. Reunión mantenida en la DGMM (18 septiembre) con varios departamentos de la Administración y AOP.
 - 5.2. Informe sobre la reunión del Comité de Protección del Entorno Marino (MEPC 58) de la OMI.
6. Aplicación de normas internacionales en materia de seguridad y medio ambiente a los buques españoles.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 2 de julio de 2008, inmediatamente antes de la Asamblea General Ordinaria. Se adjunta a estas notas el borrador de acta de la misma.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1. Ayudas a la implantación del Código ISPS.

El 5 de septiembre, se publicó en el BOE la convocatoria de subvenciones a las empresas navieras españolas para compensar parcialmente las inversiones realizadas en la implantación del Código ISPS. El plazo fijado para presentar las solicitudes finaliza el 10 de octubre.

El importe total de la subvención adjudicado al ejercicio presupuestario de 2008 es de 2.500.000 euros, incluido en el marco del programa sobre "Seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera". El procedimiento de concesión se va a realizar mediante prorrateo del importe citado entre los beneficiarios de la subvención, asignando a cada tipo de buque un sistema de módulos (8 módulos a los buques de pasaje o mixtos de pasaje/carga y 6 módulos a otros buques mercantes de transporte).

Finalizado el plazo de presentación de solicitudes, se publicará en el tablón de anuncios de la DGMM y en la página "web": www.fomento.es la relación de solicitudes excluidas por no reunir los requisitos establecidos en la norma. Los interesados dispondrán de un plazo de 10 días hábiles, contados a partir de dicha publicación, para subsanar las deficiencias. Estaremos pendientes para informar a las empresas que puedan verse afectadas.

La Resolución con la relación de empresas adjudicatarias de la subvención se publicará en el BOE en un plazo máximo de 3 meses, contados a partir del día 11 de octubre.

En el mes de agosto se circularon las bases reguladoras para la concesión de las ayudas, indicando los requisitos que debían reunir y acreditar las empresas para poder resultar beneficiarias de la subvención y se facilitaron una serie de recomendaciones prácticas para preparar las memorias justificativa y económica.

(Para ampliar esta información, consultar las circulares Varios/43-08/AV, SMA/26, 31,32 y 35-08/AB).

El proyecto de ley de presupuestos generales del Estado para 2009 incluye nuevamente una partida de 2,5 millones de euros para este concepto.

2.2. Ayudas del ISM a la dotación de botiquines.

El día 19 de agosto se publicó en el BOE la Resolución del ISM por la que se convocaban ayudas económicas para subvencionar la dotación inicial y reposición de los botiquines de los buques, correspondientes a los gastos realizados en 2007, por un importe máximo de 2 millones de euros. Las empresas disponían de plazo hasta el 20 de septiembre para formalizar la tramitación de las solicitudes.

En líneas generales, el ámbito de aplicación, contenido, redacción y la documentación que se exige presentar a las empresas se han mantenido prácticamente igual a la convocatoria publicada el año pasado, salvo en lo referente a los límites máximos de la ayuda (que se eliminan) y a los porcentajes de subvención (que aumentan).

El importe de las ayudas se ha otorgado según el tipo de botiquín reglamentario que corresponde a cada tipo de buque, la dotación especificada para cada botiquín y el número de tripulantes de la embarcación, y se cuantifica (tanto para la dotación inicial como para la reposición) de la siguiente forma:

- Botiquín tipo A: 65% del coste real de los fármacos y material sanitario que componen el botiquín reglamentario.
- Tipo B: 70% de los mismos elementos que el apartado anterior.
- Tipo C: 90%.
- Botiquín de balsa de salvamento: 90% del coste real del botiquín.
- Botiquín de antídotos generales: 65% del coste de los fármacos.

El plazo máximo para resolver y notificar el procedimiento para seleccionar a los solicitantes a los que se va a conceder la subvención y su cuantía es de 6 meses, contados a partir del 20 de septiembre. (Ver Circulares Varios/47-08/ES, SMA/28, 30-08/AB/MC).

2.3. Proyecto de Ley General de la Navegación.

El pasado 12 de septiembre, el Consejo de Ministros remitió el Anteproyecto de Ley General de la Navegación, junto con un informe elaborado por el Ministerio de Justicia, al Consejo General del Poder Judicial para informe, que deberá limitarse al embargo de buques y sus aspectos procesales.

Se estima que la revisión por el CGPJ concluya aproximadamente a finales de noviembre, siendo entonces cuando el Consejo de Ministros considerará someter finalmente el Proyecto a aprobación y remitirlo a las Cortes para su tramitación parlamentaria. En esta última fase, se espera que sean analizadas las propuestas de enmienda formuladas por ANAVE en 2005.

Durante la reciente revisión del Anteproyecto por el Consejo de Ministros, el Ministerio de Sanidad y Consumo propuso la introducción de un nuevo artículo en el Capítulo sobre el contrato de pasaje. Este artículo, que establece los "*Derechos y obligaciones del pasajero*" implica nuevas obligaciones para las navieras que exploten buques de pasaje principalmente en los siguientes aspectos:

- Adaptación de los buques a personas con discapacidad.
- Indemnización por retraso, si bien el importe de la indemnización queda limitado al precio del billete.
- Ofrecer información pre-contractual detallada e informar a los pasajeros de las incidencias que puedan afectar a los servicios contratados.

El 18 de septiembre hemos informado a todas las empresas con buques de pasaje sobre la redacción de un artículo que se ha incluido sobre estas materias a propuesta del Ministerio de Sanidad y Consumo con el fin de preparar un escrito de alegaciones si se considera necesario.

Se ha informado con carácter general a todos los asociados del estado de tramitación del Anteproyecto, mediante la circular Varios 56/2008/GM, de fecha 17 de septiembre.

2.4. Reunión del MEDGROUP organizada por ANAVE.

Como ya habíamos anunciado, entre los días 25 y 27 de septiembre, ha tenido lugar en Ciudadella (Menorca) la reunión plenaria anual del MedGroup, organización informal que agrupa a las asociaciones de navieros del sur de la UE y de la que forman parte: España, Francia, Grecia, Italia, Portugal, así como Chipre, que asistía en este caso por primera vez. Participaron un total de 13 delegados, incluyendo un representante de Acciona Trasmediterránea, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco.

Entre los numerosos temas tratados en la reunión cabe hacer especial referencia a la futura normativa de la OMI sobre emisiones a la atmósfera de gases contaminantes y de CO₂. Como es habitual, además de un interesante intercambio de información y puntos de vista, se coordinaron posiciones con vistas a futuras reuniones en ECSA y se acordaron gestiones conjuntas ante las instituciones comunitarias.

La reunión incluyó además una serie de actos sociales que contribuyen a desarrollar una confianza y amistad con estas asociaciones vecinas que resulta muy positivo con vistas a la defensa conjunta de posiciones en otros foros.

Se acordó celebrar la próxima reunión plenaria en Chipre a comienzos de Junio de 2009. Entretanto se mantendrá una reunión técnica de coordinación en una fecha a precisar de febrero de 2009.

2.5. Curso sobre investigación de accidentes.

Los días 6 y 7 de octubre está previsto que el Bureau Veritas imparta, en la sede de ANAVE, el curso del epígrafe que, como algunas empresas conocen, viene siendo exigido por algunos sistemas de Vetting de buques tanque.

En un principio el número de empresas interesadas fue muy reducido, por lo que estuvimos a punto de cancelar su celebración por el alto coste que supondría. No obstante, finalmente está previsto que cuente con 24 alumnos y alguna empresa asociada interesada no ha podido participar, debido a las limitaciones materiales de espacio.

Si existiera interés por parte de las empresas no se descarta organizar una nueva edición del mismo. Rogamos a las empresas interesadas que nos lo indiquen.

2.6. Asistencia a otras reuniones y jornadas.

- El 3 de septiembre, Dña. Elena Seco participó, junto con varias empresas asociadas, en una reunión técnica sobre contenedores en el Ministerio de Industria en Madrid.
- El 5 de septiembre, D. Manuel Carlier y Dña Elena Seco se reunieron con funcionarios del Ministerio de Medio Ambiente, para analizar la posibilidad de que ANAVE elabore un estudio sobre las emisiones a la atmósfera del Sistema de Transporte Marítimo Español.
- El 16 de septiembre, Dña. Elena Seco participó en Madrid en una reunión del Grupo de Trabajo de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible del Colegio Oficial de Ingenieros Navales.
- Ese mismo día Dña. Araiz Basurko asistió a una reunión de la Subcomisión del Transporte de mercancías peligrosas por vía marítima convocada por la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento.
- También en la misma fecha D. Guillermo Mendía asistió a la Comisión Ejecutiva Central del Instituto Social de la Marina.
- El 17 de septiembre D. Juan Riva participó en la Junta Directiva de la CEOE, en la sede de esta organización, en Madrid.
- El 18 de septiembre, D. Manuel Carlier y Dña. Aráiz Basurko se reunieron en la DGMM con representantes de varios ministerios para preparar la reunión del Comité MEPC 58 de la OMI (ver apartado 5 de estas notas).

- El 22 de septiembre, Dña. Elena Seco y D. Guillermo Mendía mantuvieron una reunión con funcionarios de la Subdirección General de Seguridad de Seguridad Marítima y Contaminación para analizar los posibles problemas con que se puedan encontrar las empresas ante la inminente entrada en vigor del Convenio Bunkers 2001.
- El 23 de septiembre, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko representaron a ANAVE en la Comisión Paritaria Sectorial de Marina Mercante de la Fundación Tripartita para la Formación y el Empleo.
- El 24 de septiembre, Dña. Elena Seco participó en la reunión de constitución del Comité de Infraestructuras de la CEOE, celebrada en su sede de Madrid.
- Entre el 25 y 27 de septiembre, D. Carlos Álvarez Cascos (Acciona Trasmediterránea), D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en la reunión plenaria anual del Med-Group (ver apartado 2.4 de estas notas).
- El 29 de septiembre D. Juan Riva representó a ANAVE en la Asamblea anual del Clúster Marítimo Español.
- Ese mismo día, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en una reunión del Consejo de Transporte de la CEOE, en la sede de esta organización, en Madrid.
- El 30 de septiembre Dña. Araiz Basurko participó en el curso *“La OMI al día: normas de inmediata aplicación y nuevos enfoques en la normativa futura”*, organizado por la Fundación Ingeniero Jorge Juan.

Próximas reuniones en las que ANAVE estará representada

- **Patronato Fundación Ingeniero Jorge Juan. 7 octubre. Madrid.** Está previsto que participe D. Manuel Carlier.
- **47 Congreso de Ingeniería Naval e Industria Marítima. Palma de Mallorca, 16 y 17 octubre 2008.**

D. Manuel Carlier y D. Juan Riva participarán en representación de ANAVE en este congreso, que organiza la Asociación de Ingenieros Navales y Oceánicos de España (AI-NE). El director general de ANAVE ha sido invitado a participar en una mesa redonda sobre *“Impacto de los nuevos requisitos medioambientales en el sector marítimo”*.

- **Shipping Policy Committee de ECSA. Bruselas. 6 noviembre 2008.** Está previsto que participen D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco.
- **Mesa Redonda: Construcción naval e industria naviera: Visión futura para Europa. Madrid. 13 noviembre 2008.**

Esta mesa redonda 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.

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).

La asistencia será libre.

- **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.**

A través de la CEOE, hemos tenido conocimiento de que los próximos días 15 y 16 de diciembre de 2008 tendrá lugar Hamburgo la conferencia del epígrafe, que tendrá carácter tripartito (Administración, organizaciones empresariales y sindicatos).

A diferencia de las conferencias de la OIT, en las que los gastos de viajes y asistencia son abonados por el Estado, en esta conferencia dichos gastos correrán por cuenta de cada una las organizaciones a las que pertenezcan los delegados.

En principio parece conveniente que ANAVE esté representada en dicha conferencia. En caso de que alguna empresa desee que un experto de la misma participe, corriendo con los gastos correspondientes, le rogamos nos lo indique antes del 16 de octubre, plazo que nos ha fijado la Administración para designar a los asistentes. Se pedirá al Comité Directivo que confirme la conveniencia o no de que ANAVE asista a esta conferencia.

2.7. Relevos en el personal al servicio de ANAVE.

Como recordarán, en la última reunión del Comité Directivo, el presidente de ANAVE hizo entrega de un obsequio en prueba de agradecimiento a D. Salvador García Saira, quien ha trabajado durante 40 años para ANAVE y que se jubiló el 31 de julio de 2008.

Su baja ha sido cubierta por D. Eugenio Ruiz, de quien se recibieron referencias a través de una empresa asociada, quien se ha incorporado al personal de ANAVE desde el día 1 de septiembre, en calidad de subalterno.

Asimismo, a finales de julio, de común acuerdo se decidió rescindir la relación de prestación de servicios profesionales que ligaba a ANAVE con Dña. Alicia Velasco.

Con el visto bueno del Presidente, el puesto de asesor jurídico de ANAVE lo ocupa, por medio igualmente de un contrato de prestación de servicios profesionales, D. Guillermo Mendía Álvarez-Sala, joven Licenciado en Derecho Económico-Empresarial por Universidad de Vigo y Master en Derecho Marítimo por la Universidad de Southampton, quien se ha incorporado a su puesto desde el día 1 de septiembre con jornada únicamente de mañana.

3. Próxima entrada en vigor del Convenio Bunkers-2001. Necesidad de obtención de certificados de cobertura de seguro.

Como hemos venido informando, el Convenio Bunkers 2001 entrará internacionalmente en vigor el ya próximo 21 de noviembre. En consecuencia, todos los buques con GT > 1.000, matriculados en un Estado parte de dicho convenio o que vayan a operar en un Estado parte, deberán llevar a bordo a partir de tal día, un certificado emitido por un Estado parte que atestigüe que la vigencia de un seguro u otra garantía financiera que reúna las condiciones establecidas en el Convenio.

En el caso de España, los certificados los va a emitir la DGMM, a quien se va a encomendar además en lo sucesivo la emisión de los certificados del convenio CLC para buques tanque.

En el caso de los buques tanque, este certificado no sustituye al certificado CLC ni viceversa, por lo que ambos deben ser obtenidos independientemente uno del otro y solicitados de forma separada.

La solicitud a la Administración del certificado Bunkers 2001 se debe remitir conjuntamente con los certificados emitidos por el correspondiente Club de P&I, también conocidos como *blue cards*.

A lo largo del mes de septiembre, y como continuación a las gestiones ya realizadas en meses anteriores, nos hemos mantenido en contacto permanente con la DGMM, Clubes de P&I y con las empresas asociadas para evitar que las *blue cards* incluyesen fórmulas o cláusulas que pudiesen ser rechazadas por la DGMM a la hora de expedir los Certificados. En particular, a lo largo del mes de septiembre recibimos noticias de que algunos Clubes incorrectamente especificaban como fecha de entrada en vigor de las *blue cards* el "21 de noviembre a mediodía", cuestión finalmente resuelta.

En este mes de octubre, está previsto que se publique en el BOE la normativa de ejecución del Convenio Bunkers 2001: un Real Decreto, que nos fue sometido a consulta, como recordarán las empresas, en febrero de este año, y una resolución por la que se desarrolla el procedimiento de expedición de certificados.

El pasado 29 de septiembre la DGMM sometió a consulta el borrador de dicha resolución, que fue circulado a todas las asociadas ese mismo día (Varios 58/08/GM) para preparar un escrito de alegaciones. Hay algunos puntos que, cuando menos, habrán de clarificarse. En particular, el referido borrador impone la presentación de las solicitudes 30 días antes de la fecha en la que se desee que el certificado entre en vigor. El pasado lunes 29 expresamos a la DGMM nuestra preocupación por este punto, que podría resultar imposible de cumplir si la resolución se publicase más tarde del 20 de octubre, por lo que solicitamos que, al menos en el caso del primer certificado, se reduzca ese plazo a 10 días.

A corto plazo, es importante tener en cuenta que por una parte las navieras tienen la obligación de tener el certificado en vigor el 21 de noviembre, mientras que por otra la DGMM no puede dar trámite a ninguna solicitud en tanto dicha normativa de ejecución no sea aprobada.

Con el objetivo de asegurar que todas las navieras asociadas tengan toda la información disponible para la presentación de las solicitudes una vez la normativa correspondiente sea aprobada, hemos ido anticipando toda la información que entendemos puede ayudar a agilizar la tramitación (ver circulares SMA 21/2008 y Varios 51, 52, 55, 57 y 58 /2008).

Asimismo, hemos consultado al Grupo Internacional de Clubes de P&I para conocer si la imposición de este plazo previo en cuanto a la emisión de las *blue cards* resultará viable no

ya en este primer certificado, sino cuando proceda la revisión de los mismos, en febrero de cada año.

4. Cluster marítimo español.

El pasado día 29 de septiembre, el Cluster Marítimo Español (CME) celebró elecciones a Presidencia cargo para el que fue elegido D. Miguel Pardo Bustillo, única candidatura presentada.

Según prevén los Estatutos, el presidente puede proponer a la Asamblea la posibilidad de elegir hasta un máximo de 4 vicepresidentes. D. Miguel Pardo manifestó su intención de mantener contactos con todas las organizaciones miembros del CME para a continuación realizar su propuesta.

5. Emisiones a la atmósfera procedentes de buques.

5.1. Reunión mantenida en la DGMM (18 septiembre) con varios departamentos de la Administración y AOP.

El 18 de septiembre, D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión de preparación del Comité MEPC 58 (que se va a celebrar en Londres entre los días 6 y 10 de octubre), a la que fueron convocados por la DGMM y a la que también asistieron responsables de los Ministerios de Fomento, Medio Ambiente, Representación Permanente de España en la OMI y la Asociación de Operadores de Petróleo (AOP). En la misma se debatieron principalmente las siguientes materias:

- a. Propuesta de Alemania y Francia de relajación de los criterios para designar las Zonas de Control de las Emisiones (ECA).
 - b. Medidas para reducir las emisiones de CO₂ en el transporte marítimo: índice de CO₂ obligatorio para buques nuevos e instrumentos de mercado (sistema de comercio de emisiones - ETS).
- a. Propuesta de Alemania y Francia de relajación de los criterios para designar las Zonas de Control de las Emisiones (ECA).**

En los días previos a la reunión, ANAVE analizó los documentos que estaba previsto debatir en el MEPC 58 y circuló un informe de valoración de los mismos a los representantes de la DGMM y el resto de asistentes.

En este informe, ANAVE proponía que la Administración española rechazase, por falta de justificación y rigor científico, la propuesta conjunta presentada por Francia y Alemania, que propone simplificar las exigencias que actualmente impone la OMI para declarar una nueva zona como ECA, con el fin de facilitar la declaración de ECAs en zonas en las que no se cumplen dichos criterios.

La aprobación en la de esta propuesta OMI podría afectar a los acuerdos de reducción acordados en el MEPC 57, que fueron alcanzados considerando sólo las ECAs existentes hasta la fecha (Báltico y mar del Norte) y, además, se facilitaría la posible calificación en el futuro del mar Mediterráneo como ECA (zona en la que la reducción de las emisiones de SOx no es ni tan prioritaria ni tan eficiente), perjudicando notablemente los intereses medioambientales prioritarios de los países del sur de la UE y el desarrollo del SSS en esa zona.

Por estas razones, ANAVE solicitó que la Delegación Española defienda en la OMI el mantenimiento de la redacción actual de los criterios, que exige una justificación pormenorizada de las ventajas ambientales de cada nueva ECA. En nuestra opinión, sí sería aceptable agilizar el procedimiento formal para la declaración cuando quede demostrada la conveniencia de la misma. AOP apoyó plenamente esta posición de ANAVE, argumentando que el citado documento suprime las exigencias de evaluación del impacto de las emisiones sobre la salud y los ecosistemas, no tiene en cuenta el criterio coste-beneficio en el estudio de la designación.

En la reunión no fue posible concretar una postura oficial definitiva de la Administración española a defender por la Delegación Española en la OMI, ya que no estaba presente el ministerio de Industria y los representantes de Medio Ambiente manifestaron tener que consultar con otros departamentos de su ministerio. No obstante, se acordó que el representante español en la OMI presentara una reserva de escrutinio sobre este asunto en la reunión de coordinación de los Estados miembros en Bruselas (celebrada el 19 de septiembre), como así se hizo efectivamente. En la misma, aparte de esta reserva de escrutinio española, manifestaron reservas el Reino Unido, Chipre, Grecia y Malta.

Con posterioridad a esta reunión, el ministerio de Medio Ambiente ha confirmado que apoya la posición propuesta por ANAVE. En consecuencia, la DGMM nos ha comunicado que la Delegación Española que acudirá a la reunión del MEPC 58 tiene instrucciones de oponerse a la relajación de los criterios para designar nuevas ECA.

b. Medidas para reducir las emisiones de CO₂ en el transporte marítimo.

En la misma reunión celebrada en la DGMM, la Representación Permanente de España en la OMI informó de los resultados de la reunión intersesional de Oslo, celebrada en junio, sobre emisiones de gases de efecto invernadero y señaló que se ha avanzado en el desarrollo del índice de CO₂ para buques nuevos (mediante la aplicación de una fórmula) y el índice operacional para buques existentes. Sin embargo, a la vista de los diferentes enfoques que se analizan en los documentos presentados sobre este asunto, da la sensación de que, a medida que se va concretando la fórmula de cálculo del índice de CO₂ para buques nuevos, surgen más dificultades prácticas para concretar los datos con que alimentar la misma.

ANAVE señaló que, aunque es partidaria de mejorar el proyecto de buques nuevos y España debe apoyar la continuidad de los trabajos sobre estos índices, se debe evitar introducir fórmulas complejas, que se conviertan en límites absolutos obligatorios. Una posible vía, que evitaría la necesidad de establecer una fórmula de cálculo muy compleja, sería establecer un margen suficientemente amplio entre el resultado de la fórmula y el nivel de exigencia, con los efectos que en su momento se acuerden (ya que no está aún totalmente claro cuál será la aplicación que se haga de este índice).

Respecto del sistema de comercio de emisiones (ETS), que es el aspecto más relevante para los buques existentes, ANAVE reiteró su preocupación, ya manifestada en reuniones anteriores e instó a la Administración a que tenga en cuenta, que el establecimiento de un ETS para el transporte marítimo (sea en la OMI o por la Comisión Europea) supondría un mayor coste y, por tanto, una pérdida de competitividad relativa del SSS frente al transporte por carretera, lo que podría generar un transvase modal no deseado hacia la carretera. En ese caso no sólo se perjudicaría al sector naviero, sino que en estos tráficos el resultado sería un aumento neto de las emisiones de CO₂ (ya que las emisiones de los camiones por t x km son, en promedio, casi 4 veces las de los buques de SSS).

Se discutió en la reunión que actualmente en la OMI existen dos posturas muy enfrentadas: por un lado, India, China, etc. acogiendo al articulado del Protocolo de Kioto defienden la asunción de “responsabilidades comunes pero diferenciadas” y, por otro, los países miembros de la OCDE, que piensan que la OMI debe aplicar el mismo criterio para los buques de todos los países, para evitar una distorsión de la competencia en función de las banderas. En este contexto político, intentar que el ETS que finalmente se pudiese acordar en la OMI contemplase un tratamiento especial para los tráficos europeos parece un objetivo imposible. Ante esta situación, se prevén difíciles los avances en esta materia en la reunión del MEPC 58.

En este punto, la DGMM manifestó un apoyo firme para no retroceder en los pasos que, con muchos esfuerzos, se han dado en materia de SSS y resaltó los beneficios medioambientales que han supuesto los tráficos de SSS.

En la reunión de coordinación de la UE, además de España, Bélgica también señaló el riesgo de la posible derivación modal hacia la carretera.

5.2. Informe sobre la reunión del Comité de Protección del Entorno Marino (MEPC 58) de la OMI.

En cuanto al índice de CO₂ para buques nuevos y el operacional, se prevé una negociación intensa durante la semana de reuniones en el MEPC 58. Existen ya propuestas para convocar una nueva reunión intersesional del Grupo de Trabajo sobre gases efecto invernadero, antes del MEPC 59 de julio de 2009. En todo caso, la OMI y la comunidad marítima han manifestado su compromiso de presentar una propuesta concreta para regular las emisiones de CO₂ a la Conferencia sobre Cambio Climático, que se celebrará en Copenhague en diciembre de 2009.

Aunque, en la fecha de la reunión del Comité Directivo, el MEPC no habrá concluido, esperamos poder adelantar el resultado de lo tratado sobre estas materias.

6. Aplicación de normas internacionales en materia de seguridad y medio ambiente a los buques españoles.

En los últimos meses, dos empresas asociadas nos han manifestado su especial preocupación acerca de la interpretación que consideraban muy restrictiva e insuficientemente fundamentada legalmente de dos normas internacionales en materia de seguridad y medio ambiente aplicables a buques españoles, por parte de las capitanías marítimas y/o la subdirección de inspección de la DGMM.

En el primero de los casos, una Capitanía Marítima notificó mediante un escrito el incumplimiento, por parte de varios buques ro-ro de pasaje de la naviera, en la aplicación de los criterios de estabilidad después de avería sobre la inundación de dos compartimentos (norma conocida como SOLAS 90). Este escrito notificaba que, en caso de no cumplir la citada norma en el primer reconocimiento anual después del 1 de octubre de 2008, se procedería a reducir el número de personas autorizadas a transportar (de unas 1000 a 400).

Una vez analizado con detalle el caso, entendimos que la interpretación de la norma por la naviera era correcta y que el buque debía poder seguir navegando hasta el 1 de octubre de 2010. A nuestro entender, la Capitanía Marítima que pretendía adelantar el calendario de aplicación 2 años, no había tenido en cuenta que la correspondiente regla de SOLAS establece tres fechas posibles, de las cuales será aplicable la que ocurra más tarde.

A petición de la empresa afectada, realizamos consultas a otras asociaciones nacionales de navieros y a ICS, que confirmaron esta interpretación. Con esta base, la DGMM realizó una

consulta a la OMI y finalmente ha rectificado su posición en favor de la empresa y nos han informado de que van a enviar una circular interna a las Capitanías Marítimas y también a ANAVE corrigiendo la instrucción anterior. Les daremos cuenta de ello tan pronto como recibamos dicha notificación.

El segundo caso está relacionado con la aplicación a buques construidos antes del 23 de septiembre de 2003 del Anexo IV del MARPOL sobre reglas para prevenir la contaminación por aguas sucias, que exige que los buques tengan instalado uno de los siguientes sistemas de tratamiento de aguas sucias aprobado por la Administración:

- Una instalación de tratamiento de aguas sucias.
- Un sistema para desmenuzar y desinfectar las aguas.
- Un tanque de retención con capacidad suficiente para retener las aguas sucias, en función del servicio que presta el buque y número de personas a bordo.

En concreto, se ha pretendido por parte de la Administración exigir la aplicación de dicho Anexo a navegaciones de cabotaje nacional, aunque en la regla 2 de dicho Anexo se establece expresamente que las “disposiciones del Convenio se aplican a buques dedicados a viajes internacionales”, a menos que exista una legislación nacional al respecto, que no es el caso.

Si bien la cuestión de la fecha de entrada en vigor para buques existentes se ha debatido en los últimos Informes Técnicos de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente con los responsables de la Administración, sin embargo, en ninguna ocasión se ha planteado controversia alguna respecto a su ámbito de aplicación (viajes internacionales).

Puestos en contacto con la DGMM para clarificar este asunto, recientemente se nos ha confirmado que la aplicación del Anexo IV no es exigible, en la actualidad, a los buques que únicamente realicen tráficos de cabotaje nacional.

No obstante, nos han comunicado su intención de ampliar el ámbito de aplicación del Anexo IV a todos los buques existentes (realicen o no viajes internacionales) y para ello van a iniciar la tramitación legal oportuna.

Recordamos a las empresas que, sin el Certificado Internacional de prevención de contaminación por aguas sucias, no están en disposición de realizar viajes internacionales, pudiendo ser objeto de detención por este motivo en inspecciones de Port State Control.

7. Asuntos varios.

7.1 Posibles medidas para mejorar la competitividad del Registro Especial de Canarias (REC) y facilitar la disponibilidad de oficiales españoles.

Los últimos datos de que disponemos del Registro de Buques indican que sigue un “goteo” de buques que abandonan el pabellón español, mientras que, en los tráficos de cabotaje con las islas, continúan entrando buques de pabellones de otros Estados UE (sobre todo Chipre). Esto parece indicar que las condiciones del REC han quedado desfasadas.

Adicionalmente, algunas empresas nos han indicado que tienen dificultades crecientes para enrolar a oficiales españoles. A su entender, dada la escasez de personal marítimo a nivel mundial, especialmente de oficiales experimentados, es cada vez más frecuente que los oficiales españoles opten por enrolarse en buques extranjeros, con la ventaja de que la fiscalidad española sobre los salarios obtenidos puede ser, en la práctica, mínima o nula.

Otros Estados europeos, que están sufriendo fenómenos parecidos, están actuando para mantener sus flotas e incentivar el enrole de marinos nacionales. Por ejemplo, tras la entrada de Chipre y Malta en la UE (mayo 2004), Francia puso en marcha la creación de un nuevo registro internacional (RIF) para sustituir al anticuado registro off-shore de Kerguelen. Las condiciones del RIF se aprobaron a finales de 2005 y en solo 2 años ha tenido ya un gran éxito. Sus condiciones son muy competitivas, por ejemplo:

- Los salarios de los marinos tienen una exención fiscal plena (frente a una bonificación del 50% en el REC)
- Se exige que sean nacionales de la UE sólo el 25% (en España el 50%) del cuadro mínimo (en España, de la dotación completa), incluyendo el capitán y primer oficial (aquí van aparte).

Hay dos medidas a este respecto que podrían ser efectivas:

- a. La primera, que requeriría norma de rango de Ley (podría ser la Ley de Presupuestos para 2009): aumentar la bonificación en el IRPF de los tripulantes del REC, del 50% actual a, por ejemplo el 90%. Para reducir su coste económico para el Estado podría hacerse únicamente aplicable en el caso de los oficiales nacionales de la UE. Además del impacto que ello pudiera tener en los costes de personal de las empresas, esto tendría un efecto muy positivo respecto de motivar a los marinos españoles a embarcar y a hacerlo en buques españoles.
- b. Otra, que no requiere norma alguna, sería aplicar caso a caso la flexibilidad prevista en la Ley de Puertos y MM (27/1992) de modo que el porcentaje de extranjeros se calcule respecto del cuadro mínimo. Esto sería especialmente positivo para los buques de pasaje. No parece justificado que se exija que el 50% del personal de fonda sea europeo.

Se propondrá al Comité Directivo que discuta la oportunidad o no de proponer a la Administración la adopción de estas medidas y, en su caso, tome decisiones al respecto.

7.2 Agilización del reembolso de las bonificaciones a pasajeros residentes insulares.

La crisis económica está repercutiendo de forma muy notable también sobre las navieras españolas. Se ha apreciado un descenso del orden del 30% en la demanda de carga con las islas (por el descenso en la actividad de la construcción) mientras que los precios de los combustibles han aumentado enormemente.

Si a esto añadimos las restricciones en el crédito, algunas empresas pueden tener problemas de liquidez. A este respecto, hay una medida que sería importante considerar. Como es sabido, las subvenciones a los pasajeros residentes insulares se adelantan por las empresas y se cobran del Estado varios meses después, lo que genera en las empresas una importante falta de liquidez. Como dato ilustrativo, una empresa concreta, que para evitar ese desfase financiero tiene “factorizadas” esas cantidades con su banco, que les adelanta el importe, por los intereses que les cobra el banco por ese servicio tuvo, en 2007, un coste de 450.000 euros.

Ayudaría mucho a las empresas afectadas que se instrumentase urgentemente un procedimiento para evitar ese desfase de liquidez. Una posibilidad sería que la DGMM pagase la subvención solicitada en el plazo más breve posible tras cada liquidación, a modo de entrega a cuenta, y que si hubiese errores se descontasen de las cantidades a percibir en el trimestre siguiente. A medio plazo, en el Real Decreto que se instrumente, se deberían permitir liquidaciones mensuales, como en el transporte aéreo.

Se propondrá al Comité Directivo que discuta la oportunidad o no de proponer a la Administración la adopción de estas medidas y, en su caso, tome decisiones al respecto.

7.3 Detenciones a buques de pabellón español en inspecciones del MOU de París.

La Subdirección General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos de la DGMM nos ha remitido el informe mensual sobre el Plan "Lista Blanca" en el que se indican los resultados de las inspecciones realizadas a buques de pabellón español por el MOU de París entre los meses de enero y agosto de 2008.

En dicho periodo, se han producido 5 detenciones de buques españoles en las 65 inspecciones realizadas a 51 buques individuales (mientras en 2007 se produjeron sólo 2 detenciones). Se han observado deficiencias en 35 inspecciones, es decir, en el 53,8% de los casos y ha aumentado sustancialmente el número de deficiencias, que suman 202 (un aumento del 75,7% en comparación con 2007). Los países que más inspecciones han realizado a buques españoles son por este orden: Portugal (19), Francia (11), Italia (11), Reino Unido (6) y Alemania (3).

Las deficiencias afectan principalmente a aspectos relacionados con medidas para la lucha contra incendios, Anexo I del MARPOL, maquinaria principal y auxiliar, Código ISM y Seguridad de la navegación.

Se insta a las empresas asociadas que realizan viajes al extranjero a que extremen la atención y concentren sus esfuerzos para evitar que se produzcan nuevas detenciones.

La DGMM nos ha indicado que existe una instrucción de servicio a las capitanías marítimas estableciendo que aquellos buques que lleven bastante tiempo (entendemos que 6 meses) sin realizar viajes al extranjero deben pasar antes de hacerlo una inspección de las autoridades marítimas españolas. Hemos solicitado el envío de dicha instrucción, que circularemos a las empresas cuando la recibamos.

7.4 Inicio de la Campaña de inspección concentrada del MOU.

El 1 de septiembre, las 43 Autoridades Marítimas del MOU de París y Tokio sobre el Control por el Estado rector del puerto han iniciado una Campaña de Inspección Concentrada para verificar el cumplimiento de las exigencias del Capítulo V de SOLAS sobre Seguridad de la Navegación, que durará hasta el 20 de noviembre y se centra en la verificación del cumplimiento de los siguientes elementos:

- Documentación: validez del certificado de cumplimiento (prueba anual) del Registrador de Datos de la Travesía (VDR), registro de actividades relacionadas con la navegación e incidentes, procedimientos operativos en el puente, realización del plan de viaje, actualización de la cartografía náutica y publicaciones utilizadas en el viaje.
- Equipo: proyecto, disposición y comprobación del funcionamiento y operación de los aparatos y sistemas náuticos a bordo (en su caso, uso de cartografía electrónica y sistemas de información y visualización). Comprobación del campo de visibilidad desde el puesto principal de gobierno en el puente de navegación y de sectores ciegos debidos a la carga en cubierta.
- Familiarización de la tripulación: el capitán y los oficiales de guardia deben poder demostrar que están capacitados para introducir información relativa al viaje en el equipo AIS. También deben demostrar competencia en el conocimiento y funcionamiento de los sistemas de gobierno y los procedimientos para pasar de un sistema a otro.

En la Circ.SMA/33/08/AB se adjuntó la lista de comprobación que utilizan los inspectores del MOU a modo de guía y que recoge los aspectos principales que son objeto de inspección.

7.5 Presupuestos Generales del Estado para 2009.

El 30 de septiembre, el ministro de Economía y Hacienda presentó en el Congreso de los Diputados el Proyecto de Ley de aron los Presupuestos Generales del Estado para 2009.

Tras un primer análisis, los aspectos más relevantes que apreciamos para el sector naviero son:

- **Ayudas a las empresas navieras por la implantación del código ISPS.** Dentro del programa 454M “Seguridad del tráfico marítimo y vigilancia costera”, se incluye una partida por importe de 2,5 millones de euros para compensar los costes incurridos por las empresas navieras españolas para la implantación del Código ISPS.
- **Avales públicos y otras garantías.** Se repite la partida de 40 millones de euros para garantizar 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. No se modifica en ningún aspecto básico la redacción de los últimos años.
- **Tasas:** El artículo 73 establece que, a partir del 1 de enero de 2009, los tipos de cuantía fija de las tasas de la Hacienda estatal (entre las que se incluyen todas las tasas portuarias) se elevan mediante la aplicación del coeficiente 1,02 al importe exigible en el ejercicio 2008.
- **Subvenciones al transporte marítimo y aéreo para residentes en Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla.** La partida presupuestaria destinada al efecto asciende a 89,2 millones de euros (coincidente con la del presente año 2008). Llama la atención que la memoria económica adjunta a los presupuestos refleje que, aunque el número de billetes bonificados en 2007 y 2008 resulta similar a lo que había sido previsto, las bonificaciones efectivamente concedidas resultan sustancialmente inferiores a las presupuestadas. En concreto, en 2007 se dejaron de gastar 11 millones de euros y en 2008 está previsto que sean 12 millones.

7.6 Reunión Técnica sobre Contenedores en el Ministerio de Industria.

A mediados de agosto, la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio convocó a ANAVE a una reunión técnica en relación al transporte de contenedores por vía marítima, que se celebró el 3 de septiembre en la sede del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y en la que participaron varias empresas asociadas, en la que estaba previsto se trataran los siguientes asuntos:

- Contenedores sometidos al procedimiento de examen continuo, sistema ACEP.
- Cuestiones que se van a tratar en la reunión 13ª del Subcomité DSC de la OMI sobre el transporte de mercancías peligrosas, cargas sólidas y contenedores, que se celebrará a finales de septiembre, especialmente sobre las inspecciones de los contenedores.
- Contenedores especiales tipo “dry van”, isotérmicos: situación mundial actual, y propuestas para la reunión del Grupo de trabajo que se reunirá en octubre en Ginebra.
- Transporte de mercancías peligrosas IMDG en contenedores cisterna.

El 4 de septiembre se circuló un acta de la reunión a todos los asistentes que está a disposición de las empresas que lo deseen.

Uno de los asuntos que más le interesaba a la mencionada Subdirección es que ANAVE apoyara la posición del Ministerio de Industria de que los únicos contenedores que deben ser considerados como “térmicos marítimos” a efectos de la aplicación del artículo 5 del Acuerdo ATP sobre transportes internacionales de mercancías perecederas y sobre vehículos especiales utilizados en estos transportes (que excluye del ámbito de aplicación de dicho acuerdo a los mencionados contenedores), son aquellos que cumplen la norma ISO 1496-2

(o aquellos conformes a un estándar equivalente aprobados por la Autoridad competente de un Estado parte del Convenio)

Aunque el ATP Handbook incluye una aclaración que considera que los únicos contenedores marítimos clasificados como térmicos son efectivamente los que cumplen con la norma ISO mencionada, esta aclaración no forma parte del Convenio, y no resulta legalmente vinculante. De hecho, uno de los asuntos a discutir en la reunión del Grupo de Trabajo de Mercancías Perecederas del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas del 14 al 17 de este mismo mes de octubre es precisamente la posible introducción en el propio Acuerdo ATP de esta aclaración. A ello se oponen numerosos Estados, dado que dejaría fuera de la exclusión del Artículo 5, entre otros, a los contenedores de 45 pies pallet wide, adaptados con cantoneras para el transporte terrestre y que no cumplen con el mencionado estándar ISO, lo que iría en perjuicio del desarrollo del *Short Sea Shipping*.

Una vez consultadas las empresas afectadas asistentes a la reunión, está previsto enviar al ministerio de Industria un escrito manifestando la anterior posición y proponiendo que, dado que la ISO está llevando a cabo una revisión de sus normas, sea en este foro donde se debata el asunto y se introduzcan las medidas que se consideren adecuadas.

7.7 Solicitud de subvenciones para realización de estudios al Ministerio de Fomento.

El 29 de julio se publicaron en el BOE las bases reguladoras y la convocatoria para el año 2008, de las Subvenciones para la realización de estudios y acciones de difusión relacionados con el transporte, sus infraestructuras, y las demás competencias del Ministerio de Fomento.

Al igual que el año pasado, hemos solicitado una subvención, por un importe de 21.755 euros, para la realización del Informe Técnico sobre Seguridad y Medioambiente que elaboramos semestralmente y analiza y resume las novedades que se han producido en el ámbito internacional (OMI/OIT), comunitario y nacional en materia de normas de seguridad y medio ambiente aplicables a buques mercantes de cualquier tipo. En la convocatoria de 2007 ANAVE obtuvo una subvención de 12.500 euros para este mismo estudio.

Adicionalmente, se ha solicitado una subvención de 54.710 euros para la realización de un "Estudio sobre el consumo energético y las emisiones a la atmósfera del sistema español de transporte marítimo". Todos los años el Ministerio de Medio Ambiente envía a la Comisión Europea, en cumplimiento de la Directiva 2001/81/CE sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos regula las emisiones de las principales sustancias contaminantes y perjudiciales, datos sobre las emisiones atmosféricas españolas en general y, en particular, del transporte marítimo.

Según estos datos el transporte marítimo español de cabotaje aporta a la atmósfera el 2,5% de las emisiones de SOx y más del 3% de las de CO₂ de todo el territorio nacional. Dichos cálculos se realizan actualmente sobre la base de datos de consumo de combustible que durante varios años aportó ANAVE al Organismo Público Puertos del Estado, en virtud de un Convenio de Cooperación que caducó hace ya más de cuatro años.

Es por ello que el Ministerio de Medio Ambiente está sumamente interesado en conocer con mayor grado de precisión el consumo de combustible y las emisiones asociadas del sistema español de transporte marítimo, y así nos lo manifestó en una reunión mantenida el 5 de septiembre en el propio Ministerio.

Dada la carga de trabajo que la realización de este estudio supondría para la Asociación, sería preciso contratar una persona con dedicación exclusiva al mismo durante todo el tiem-

po que dure su elaboración, por lo que hemos indicado en la solicitud que no se comenzará a realizar el estudio hasta disponer de la confirmación de la concesión de la ayuda.

7.8 Plan de Formación de ANAVE 2009-2010. Acciones prioritarias para las empresas.

Está previsto que, próximamente, se publique la convocatoria de la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo para el periodo 2009-2010 (ver circular Relaciones Industriales 06/08/ES de 3 de octubre) a la que, como en años anteriores, ANAVE tiene intención de presentar un Plan de Formación.

En la mencionada circular, incluimos, como es habitual, un cuestionario con diversas acciones formativas que por nuestra experiencia de años anteriores podrían resultar de interés para las empresas.

Les recordamos que, en ocasiones anteriores, ha sido necesario reintegrar fondos a la Fundación Tripartita por no haber encontrado en las empresas demanda suficiente para los cursos que en su momento se incluyeron en el Plan, lo que afecta negativamente a la cantidad que se nos asigna en los años posteriores. Por ello, es muy importante que las empresas realicen un análisis de sus necesidades de formación para los próximos dos años y contesten a la citada circular ya que, una vez presentado y aprobado el Plan, resulta casi imposible introducir modificaciones significativas al mismo.

7.9 Proyecto de Real Decreto de la Consejería de Obras Públicas del Gobierno de Canarias por el que se desarrolla el Régimen Especial de prestación de los Transportes Marítimos Regulares.

Una empresa asociada nos ha remitido el Proyecto de RD del asunto, que no ha sido consultado formalmente a ANAVE.

Dado que varias empresas asociadas son parte interesada en este Proyecto, y previa consulta a las mismas, hemos solicitado a la Consejería de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias que se nos consulte formalmente.

Con vistas a la posibilidad de presentar una posición común de ANAVE y las empresas afectadas en relación con este asunto, se ha organizado para la tarde del miércoles 8 de octubre una reunión con las empresas afectadas.

En la reunión del Comité Directivo se expondrá un primer análisis verbal del contenido del RD y se informará sobre el resultado de esta reunión.

7.10 Nueva documentación de CONTRAMAR para buques mercantes.

En el mes de agosto, la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación nos informó de que, en fechas próximas y en colaboración con el Cuartel General de la Armada, tiene previsto sustituir la documentación de CONTRAMAR, que actualmente disponen los buques mercantes de pabellón nacional, por una nueva documentación OTAN.

El procedimiento para entregar la nueva documentación lo va a gestionar directamente la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, que contactará con cada empresa y remitirá un ejemplar de la citada documentación para cada buque de la naviera, que la empresa debe entregar al Capitán del buque y conservarla a bordo de forma permanente.

La entrega de la nueva documentación supone la retirada de la que actualmente disponen los buques de GT > 1600 y la devolución de la misma a la Armada.

En una segunda fase, se va a enviar esta misma documentación y utilizando el mismo procedimiento a los buques mercantes de 1600 > GT > 300, ya que la nueva doctrina naval de Cooperación y Asesoramiento del Tráfico Marítimo incluye a este tipo de buques.

7.11 Ejercicio FAMEX 2008 de la OTAN en colaboración con la Armada.

Como en anteriores ocasiones, el Almirante Jefe de Acción Marítima de la Armada Española nos informó y solicitó la colaboración activa y a la vez voluntaria de los buques de las empresas asociadas en la realización del ejercicio FAMEX-08, cuyo objetivo es fomentar el adiestramiento de las unidades y personal de la Armada en la planificación y realización de operaciones para la protección de los espacios marítimos de interés nacional.

Este ejercicio se está realizando entre los días 1 y 10 de octubre en la zona del mar Mediterráneo (incluido el Estrecho de Gibraltar) y océano Atlántico, y está prevista la participación de unidades militares que actuarán en coordinación con los Organismos de la Administración que tienen competencia sobre la Acción del Estado en la mar. (Ver circular33-08/AB). Los días 24 y 25 de septiembre se celebró en el Cuartel General de la Armada de Cartagena la Conferencia Final de Planeamiento (MPC) del ejercicio FAMEX-08, a la que se nos invitó a participar en el Seminario sobre la Acción del Estado en la mar, en el que ANAVE estuvo representada por una empresa asociada.

7.12 Navegación en aguas de Somalia.

Recientemente, una empresa asociada nos ha solicitado información acerca de los procedimientos de actuación y notificación que podrían haber establecido las autoridades nacionales, para el caso de que un buque de bandera española tuviera previsto navegar por aguas de Somalia.

Puestos en contacto con los responsables de la DGMM y de la Sección de Operaciones NGAGS (Cooperación y Orientación del Tráfico Marítimo) de la Armada, ambos organismos nos han confirmado que, por el momento, no hay ningún buque de guerra español desplegado en la zona ni se ha establecido ningún protocolo específico para los buques mercantes españoles que transiten esta zona.

No obstante y a modo de sugerencia, nos han indicado que una opción para que las autoridades españolas estén puntualmente informadas de los buques españoles que tienen intención de atravesar la zona y con el fin de poder actuar de forma específica en caso necesario podría ser utilizar los procedimientos del sistema NCAGS de la OTAN, enviando cumplimentado el formulario denominado "Format ALFA" al Centro Marítimo Nacional Español.

La facilitación de esta información permite realizar un seguimiento preciso de la seguridad del transporte marítimo a través de las fuerzas navales y ayuda a reducir las comunicaciones innecesarias por VHF entre buques mercantes y los de guerra de la OTAN.

La circular33-08/AB contienen los detalles de contacto del Centro Marítimo Nacional Español de la Armada y los elementos que se deben incluir en el "Format ALFA".

8. Ruegos y preguntas.