



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 10 de Diciembre de 2009, a las 12:00 h

Sede de ANAVE

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 Código ISPS.
 - 2.2. Reunión del MedGroup en Bruselas.
 - 2.3. Reunión del Board of Directors de ECSA.
 - 2.4. Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Subvención a ANAVE en presupuestos generales del Estado 2010 para becas embarque de alumnos.
4. Tramitación parlamentaria del proyecto de Ley de Puertos.
 - 4.1. Comparecencias ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.
 - 4.2. Propuestas de la DGMM para la modificación de la Ley 27/1992.
 - 4.3. Propuestas de enmiendas de ANAVE al proyecto de Ley de Puertos.
5. Directiva 2005/33/EC sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
 - 5.1. Novedades habidas en el ámbito europeo e internacional.
 - 5.2. Posición de la Administración española: reunión de la Comisión de Buques Tanque de ANAVE con representantes de Fomento e Industria.
6. Cluster Marítimo.
 - 6.1. Constitución del Comité Ejecutivo.
 - 6.2. Asamblea y entrega premios Miguel Pardo 2009.
7. Avance del resultado económico de ANAVE para el ejercicio 2009 y propuesta de presupuesto y cuotas para 2010⁽¹⁾.
8. Asuntos varios.
9. Ruegos y preguntas.

⁽¹⁾ Se adjuntan nuevamente los datos correspondientes, que ya se circularon con la convocatoria.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 12 de noviembre. El borrador de acta se circuló con fecha 27 de noviembre, junto con la convocatoria de esta reunión. No habiéndose recibido observaciones a la misma, se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Ayudas Código ISPS.

En la anterior reunión del Comité Directivo les informamos de que, debido al largo plazo de tramitación por parte de la DGMM, los certificados de estar al corriente de pago de Seguridad Social y con la Agencia Tributaria habían caducado en la mayoría de los casos, y que la Intervención estaba requiriendo que se remitieran de nuevo antes de proceder al pago.

Para asegurar que ninguna empresa se quedaba sin cumplir este requisito, se remitió un correo a todas las compañías afectadas y se contactó telefónicamente con todas ellas. En menos de una semana la DGMM ya contaba con los certificados de la práctica totalidad de las empresas asociadas y a finales de noviembre constatamos que todos habían sido entregados.

Podemos confirmar que la Intervención General ha comenzado a realizar los pagos y son muchas las empresas que ya han cobrado. Las que no lo hayan hecho lo harán en breve.

Como ya les hemos informado, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2010 se incluye una partida de 1 millón de euros nuevamente por este concepto.

2.2. Reunión del MedGroup en Bruselas.

El 1 de diciembre, por la tarde, se celebró en Bruselas una reunión del Medgroup, agrupación informal de las asociaciones navieras del Mediterráneo, en la que participaron, además de ANAVE (Manuel Carlier y Elena Seco), las asociaciones nacionales de Francia, Italia y Chipre.

Como saben, en estas reuniones tratamos de buscar puntos de encuentro entre las asociaciones del Sur de Europa con carácter previo a las reuniones en ECSA, además de intercambiar información sobre la evolución de las políticas nacionales.

Además de unificar posiciones de cara a la reunión del Board of Director de ECSA que se celebró al día siguiente, fundamentalmente en lo que se refiere al contenido de azufre de los combustibles marinos y la posible designación de una ECA en el Mediterráneo (que podría proponer el gobierno finlandés), se trató sobre:

Ecobono

- La Comisión ve con buenos ojos este incentivo económico a los transportistas para quitar camiones de la carretera y está buscando la forma de promocionarlo, para lo que convocó a representantes de la asociación italiana para recabar información sobre el funcionamiento del sistema y los resultados obtenidos. Parece posible que la Comisión Europea introduzca el Ecobono en el programa Marco Polo II, de forma que pudiera estar subvencionado parcialmente por fondos comunitarios, además de con fondos de los países de origen y destino.
- En relación con este mismo asunto, Italia informó de que la partida presupuestaria que se aprobó en su momento tenía una duración de tres años, y que este era ya el tercer

año de funcionamiento del Ecobono, por lo que toca su renovación. Dada las restricciones que se están haciendo en los presupuestos de todos los países, no tenían todavía confirmado si la partida estará finalmente en los presupuestos para 2010 ni su montante.

Registros

- Francia informó de la evolución de su registro internacional (RIF), en el que, aunque las condiciones sobre el papel son francamente favorables, en la práctica el embarque de extranjeros está sujeto a una negociación previa con los sindicatos, que conduce a que el 85% de la dotación completa deba ser comunitaria, mientras la norma obliga únicamente a un 35% del cuadro mínimo de seguridad.
- Chipre puso de manifiesto que las condiciones de su registro son francamente favorables. Preguntados a qué puede deberse la preferencia de los navieros españoles por el registro de Malta, piensan que se debe a una política comercial muy pobre. Ofrecieron facilitar toda la información y contactos necesarios en Chipre a cualquier empresa española que pudiera estar interesada.

Varios

- Francia informó de varias medidas muy negativas para el sector (como por ejemplo la obligación de pagar IVA sobre el flete fuera de las 20 millas) y otras de tinte ecológico, que por ahora no han salido adelante pero que les preocupan notablemente.
- Todas las asociaciones coincidieron en el mal momento que atraviesa el sector y en que la importante cartera de pedidos existente hace prever una recuperación lenta y difícil.
- Se acordó que Grecia sería la encargada de organizar la reunión del MedGroup en 2010, a celebrar preferentemente en la segunda semana de septiembre.

2.3. Reunión del Board of Directors de ECSA.

El 2 de diciembre, D. Juan Riva, como Vicepresidente y D. Manuel Carlier, participaron en una reunión del Board of Directors de ECSA.

Entre los asuntos tratados, cabe mencionar:

- Se informó sobre la composición de la nueva Comisión Europea, en la que corresponde al Comisario español, D. Joaquín Almunia, la cartera de Competencia. Esto es de extraordinaria relevancia para nuestro sector, dado que en 2010 corresponde la revisión de las Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo de 2004, que son la base legal del Registro Especial de Canarias y el sistema de *Tonnage Tax*. A este fin, ECSA está preparando un estudio detallado sobre el efecto de las actuales Directrices, que será completado por un consultor especializado. Se acordó que ANAVE facilitaría el contacto con el Sr. Almunia con el fin de concertar una entrevista.
- Las referencias sobre el nuevo responsable de Transportes, Siim Kallas, de Estonia, son muy positivas en todos los sentidos. Parece ser una persona de prestigio y capacidad política.
- Como ya se ha indicado, se acordó finalmente remitir a la Comisión un escrito apoyando la posposición por un año de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

- Estudiar la posibilidad de que un Comité de ECSA se reúna en Gijón alrededor del 20 de mayo de 2010, con ocasión del Día Marítimo Europeo.
- Finalmente, se acordó que la asamblea de 2010 se celebrará en Amberes (Bélgica) el 29 y 30 de junio.

2.4. Asistencia a otras reuniones y jornadas.

Desde la última reunión conjunta de la Comisión Permanente y del Comité Directivo, celebrada el pasado 12 de noviembre, ANAVE ha participado en numerosas reuniones, entre las que cabe citar las siguientes:

- El 17 de noviembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con la Directora General de la Marina Mercante, Dña. María Isabel Durántez Gil.
- El 20 de noviembre, D. Manuel Carlier pronunció en Algeciras una conferencia en Algeciras sobre “*El SSS y las Autopistas del Mar*” en el marco de los Cursos de Otoño de la Universidad de Cádiz.
- El 23 de noviembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron en ANAVE con representantes de Aeutransmer (Asociación Española de Cargadores y Usuarios del Transporte de Mercancías) para tratar sobre el proyecto de modificación de la Ley de Puertos.
- El 24 de noviembre, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible del COIN, del que es Vicepresidenta.
- El 26 de noviembre, D. Andrés Luna presidió una reunión de la Comisión de Buques Tanque de ANAVE, en la que participaron igualmente D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco, así como representantes de los ministerios de Fomento e Industria.
- El 26 de noviembre, D. Manuel Carlier asistió, en Madrid, al acto de presentación de varios libros sobre el sector marítimo-naval, que tuvo lugar en la ETSIN.
- El 1 de diciembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en una reunión del Medgroup en Bruselas (ver Apartado 2.2 de estas Notas).
- El 2 de diciembre, D. Adolfo Utor intervino, por invitación del Presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, D. Salvador de la Encina, ante dicha Comisión, junto con otras organizaciones e instituciones del ámbito marítimo y portuario. Asistieron igualmente representantes de varias empresas navieras asociadas y Dña. Elena Seco (ver Apartado 4 de estas Notas).
- También el 2 de diciembre, D. Juan Riva, Vicepresidente de ECSA, y D. Manuel Carlier participaron en una reunión del *Board of Directors* de ECSA en Bruselas. A continuación se celebró un almuerzo con los miembros de los Comités de Transportes y de Medio Ambiente del Parlamento Europeo (ver Apartado 2.3 de estas Notas).

Próximas reuniones a las que se tiene previsto asistir:

- El 9 de diciembre, se reunirá la Comisión Permanente de ANAVE.
- El mismo día, D. Manuel Carlier representará a ANAVE en una reunión del Patronato del Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo.

- El 10 de diciembre, Dña. Araiz Basurko tiene previsto asistir, en el Colegio Oficial de Ingenieros Navales, a una reunión del Grupo PAT 14 sobre seguimiento de la normativa marítima de la OMI.

3. Subvención a ANAVE en presupuestos generales del Estado 2010 para becas embarque de alumnos.

Según se trató en la reunión del Comité Directivo del mes de marzo, y en una posterior reunión celebrada para tratar este asunto, hemos mantenido una serie de conversaciones con la DGMM para tratar de instrumentar un procedimiento para la concesión de becas de embarque de alumnos. Tras la positiva acogida inicial de esta propuesta por la DGMM, el 20 de febrero planteamos formalmente una propuesta por escrito.

Tras varios contactos adicionales con la DGMM a lo largo del año, el pasado mes de noviembre se nos confirmó que **el Proyecto de Ley Presupuestos Generales del Estado para 2010 incluye una partida asignada a una subvención nominativa ANAVE por importe de 100.000 euros** para hacer frente a los costes de formación del embarque de alumnos en prácticas. A razón de unos 500 euros por alumno y mes, y 3 meses por alumno, esta cantidad permitiría dotar unas 66 becas/año que reducirían el coste que para las empresas supone el embarque de los alumnos. Se trata, evidentemente, de una partida muy pequeña, pero a la vista de su uso en 2010, cabría pensar en aumentarla en años posteriores.

En contacto con la DGMM se nos ha indicado que tan pronto se apruebe la Ley, lo que se espera ocurra en los últimos días de este año, empezarán a trabajar en la redacción de un Convenio por el que se determinarán las condiciones específicas según las cuales se librarán las ayudas a ANAVE y que regirán la convocatoria y el subsiguiente trámite para su distribución a las empresas asociadas, en función del número de embarques de alumnos que cada una realice.

4. Tramitación parlamentaria del proyecto de Ley de Puertos.

4.1 Comparecencias ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados.

Abrió la sesión el Presidente de la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados (D. Salvador de la Encina), interviniendo a continuación la Secretaria de Estado de Transportes (Dña. Concepción Gutiérrez) y el Presidente de Puertos del Estado (D. Fernando González Laxe), así como un total de 22 ponentes, estructurados en 5 bloques, con intervenciones de 10 minutos cada uno. La sesión se prolongó durante 4 horas y media.

Hemos redactado un resumen de las principales líneas de algunos de los discursos pronunciados, cuya transcripción literal ya tenemos en borrador y próximamente dispondremos de ella en su versión definitiva, y la circularemos a las empresas. Por su extensión, hemos incluido este resumen como un **Anexo**, al final de estas Notas.

Al final de la sesión, el presidente de la Comisión D. Salvador de la Encina, hizo una estimación del calendario previsto:

- Diciembre: Cierre del plazo de enmiendas parciales.
- Febrero: Constitución de la ponencia en la Comisión de Fomento para empezar a debatir y votar todas aquellas enmiendas parciales que se hayan presentado.
- Marzo: Remisión del Proyecto al Senado para segunda lectura.
- Abril o mayo: de vuelta el texto en el Congreso el texto.
- Antes de finalizar el primer semestre: aprobación definitiva.

4.2 Propuestas de la DGMM para la modificación de la Ley 27/1992.

Según se informó en la anterior reunión del Comité Directivo, el 30 de octubre la DGMM facilitó informalmente a ANAVE una serie de propuestas de enmiendas a la ley 48/2003, referidas a materias de Marina Mercante, por las que se trata de modificar la ley 27/1992 (LPEMM). El 3 de noviembre remitimos a la DGMM un escrito con comentarios y propuestas alternativas, que tuvimos la oportunidad de tratar personalmente en la reunión mantenida con la Directora General el 17 de noviembre.

La primera de las propuestas de la DGMM sobre la que presentamos alegaciones, plantea la **expulsión automática del Registro de Buques**, de aquellos buques “*que cuenten con tres detenciones en su historia*” o, dos detenciones, en el caso de buques de 18 o más años de edad, y “*sin más requisito que la notificación de la misma al titular registral*”. En la reunión con la Directora, insistimos sobre la necesidad de adecuar esta medida a la Directivas europeas, y respetar las **garantías básicas del procedimiento sancionador reconocidas en la legislación española**. Pusimos también de relieve que una expulsión “automática”, en la práctica, vendría a imponer a las Autoridades Marítimas una obligación de expulsión impidiéndoles analizar en cada caso la procedencia o no de la medida. La Directora General nos indicó que nuestras reservas sobre esta propuesta era razonables y que serían tenidas en cuenta en dos aspectos concretos: la expulsión se aplicaría únicamente cuando esas 2 o 3 detenciones hayan tenido lugar **en los tres últimos años** (de forma análoga a la normativa UE) y se aplicaría, en todo caso, **previa la tramitación del correspondiente expediente sancionador**.

Otra de las propuestas de enmienda de la DGMM se refería a autorizar la inscripción de buques remolcadores y otros buques de servicio de puerto en el Registro Especial de Canarias. Pusimos de relieve la importancia de que no se pudiese interpretar que esta modificación pudiese ser contraria a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al Transporte marítimo (que establecen normas muy estrictas para su aplicación esos tipos de buques). La Directora General nos confirmó que consideran adecuada la advertencia y que se añadiría la salvedad “sin perjuicio de lo establecido en la normativa comunitaria”.

Finalmente, se nos indicó que nuestra petición para que se modificase el art. 118.2.b de la LPEMM, con el fin de hacer recaer la responsabilidad por sanciones por faltas náuticas de la tripulación sobre las personas culpables en cada caso, no sería acogida, pues siguen considerando más oportuno imponer esa sanción al empresario, sin perjuicio de su posterior derecho de repetición, en su caso, sobre el trabajador culpable.

4.3 Propuestas de enmiendas de ANAVE al proyecto de Ley de Puertos.

Tras la sesión de comparecencias en la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados, se abre en la práctica el proceso real de enmiendas al articulado, que se confía en cerrar a finales de este mes de diciembre.

Por una parte, los grupos Parlamentario Socialista y Popular están trabajando en unas enmiendas que modificarán sustancialmente el proyecto de ley, en el sentido en que ya informamos en la anterior reunión del Comité Directivo. Esperamos tener ocasión de conocer dichas enmiendas con tiempo para opinar sobre algunos puntos que puedan afectar especialmente a las empresas navieras.

Por otra parte, ANAVE ya redactó unas propuestas de enmiendas sobre el articulado original del proyecto, que se han remitido **como borrador** a los dos grupos parlamentarios citados. No obstante, cabría en este trámite revisar las mismas si fuese necesario.

A este fin, **adjuntamos como Anexo los textos de dichas propuestas de enmiendas**. Se pedirá al Comité Directivo que ratifique las mismas o proponga los cambios oportunos.

5. Directiva 2005/33/EC sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

5.1 Novedades habidas en el ámbito europeo e internacional.

Como continuación de lo ya informado en la última reunión del C. Directivo, cabe informar de que, el pasado 12 de noviembre, la *International Chamber of Shipping* (ICS) dirigió a los Comisarios de Transportes y de Medio Ambiente una carta muy completa y documentada en la que resumía la problemática de este asunto y pedía un plazo de un año para que los buques pudiesen adaptarse a la Directiva.

Aunque no se ha recibido una respuesta formal de la Comisión, el 25 de noviembre ANAVE fue informada por ECSA de que la DG TREN de la Comisión había decidido conceder un plazo y que para ello se iba a convocar el llamado Comité COSS (Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques), integrado por la Comisión y los Estados miembros.

5.2 Posición de la Administración española: reunión de la Comisión de Buques Tanque de ANAVE con representantes de Fomento e Industria (26 noviembre).

El 26 de noviembre se celebró una reunión en la sede de ANAVE, que presidió D. Andrés Luna, a la cual asistieron el Subdirector General de Calidad y Normalización de la DGMM, D. Alfredo de la Torre, así como funcionarios de la DGMM y de la Subdirección General de Hidrocarburos del ministerio de Industria.

En la misma se puso en común la última información de que se disponía del ámbito internacional, según se ha indicado anteriormente y, en particular, se discutió con detalle cómo podrían las empresas acreditar que se encuentran en vías de cumplimiento de la norma. Se acordó que la DGMM, a la vista de la información acreditativa que en cada caso se pudiera aportar, redactaría unos escritos que podrían llevar a bordo los buques de pabellón español afectados para exhibirlos ante las Capitanías Marítimas y ante las autoridades de otros Estados de la UE.

Se acordó además que ANAVE y la DGMM colaborarían para redactar una propuesta española al COSS sobre la problemática concreta de los gaseros LNG.

5.3 Últimas novedades

El 1 de diciembre, por medio de ECSA, se tuvo conocimiento de que, finalmente, la Comisión ha optado por no recurrir al Comité COSS, sino dirigir directamente una recomendación a los gobiernos de los Estados miembros para que no inspeccionen el cumplimiento de esta norma hasta finales de septiembre de 2010 (9 meses desde su entrada en vigor). Se ha informado a la DGMM de esta novedad.

El 2 de diciembre, el Board of Directors de ECSA, en una reunión en la que participaron D. Juan Riva y D. Manuel Carlier, acordó (por fin) sumarse a las peticiones de muchas otras organizaciones navieras y pedir a la Comisión y a los Estados miembros que se otorgue un plazo de un año antes de proceder a las inspecciones del cumplimiento de esta Directiva. Se informará al Comité Directivo de cualquier novedad al respecto que se pueda producir.

6. Cluster Marítimo.

6.1 Constitución del Comité Ejecutivo.

El pasado día 24 de noviembre tuvo lugar la reunión constitutiva del Comité Ejecutivo de esta Asociación, en el que participa ANAVE como representante de las Empresas Navieras y de Logística. Asistió D. Manuel Carlier.

Entre otros asuntos:

- Se informó de que INNOVAMAR dejará de ejercer la Secretaría Técnica del Cluster desde el 30 de mayo de 2010.
- Se acordó revisar en profundidad, en una reunión en diciembre, el conjunto de Grupos de Trabajo existentes, estableciendo a los mismos objetivos precisos y plazos para alcanzarlos.
- Se aprobaron los presupuestos para 2010, sujetos a la ratificación por la Asamblea, manteniéndose la misma cuota, de 6.000 euros/año. Dado el elevado importe de la partida de Gastos de Comunicación (25% de los gastos totales), se acordó, a propuesta de ANAVE, celebrar próximamente una reunión monográfica para revisar en profundidad las actividades previstas en este campo y los resultados tangibles obtenidos en 2009.
- Se informó de los ganadores de los premios Miguel Pardo 2009. El premio a Proyección Internacional se otorgó a Stream (Repsol Gas Natural), miembro de ANAVE.

6.2 Asamblea y entrega premios Miguel Pardo 2009.

El 1 de diciembre se celebró en el Hotel Ritz de Madrid una Asamblea del Clúster, en la que ANAVE estuvo representada por D. Adolfo Utor. En la misma, entre otros asuntos, se aprobó formalmente el nombramiento de los miembros del Comité Ejecutivo y el presupuesto para 2010.

A continuación se celebró un almuerzo (un cocido madrileño) en el que se entregaron los Premios Miguel Pardo 2009. Entre otras autoridades invitadas asistió el Alcalde de Madrid.

7. Avance del resultado económico de ANAVE para el ejercicio 2009 y propuesta de presupuesto y cuotas para 2010.

Como es habitual, se han preparado un avance del resultado económico del presente ejercicio 2009 y una propuesta de presupuesto para 2010. Se adjuntan nuevamente a estas notas los datos correspondientes, junto con unos comentarios sucintos a las partidas más importantes, que cuentan con el visto bueno del Tesorero y el Presidente de ANAVE.

Siguiendo indicaciones de ambos, se ha basado la misma en una **congelación de la masa salarial** del personal al servicio de la Asociación, justificada por la difícil situación económica y en que el IPC de este año será muy próximo a cero.

Con esta premisa, y a pesar de la baja de 4 empresas asociadas durante 2009, sería posible **mantener las cuotas asociativas un año más sin variación.**

Se propondrá al Comité Directivo aprobar provisionalmente estas cuentas, sujetas a la ratificación preceptiva por la Asamblea.

8. Asuntos varios

8.1. Presentación informe de ANAVE sobre Seguridad y Medio Ambiente 2/2009 (prevista para el 14 de enero).

El 14 de enero, a las 11:00 h, está previsto presentar en el **Canal de Experiencias Hidrodinámicas del Pardo (CEHIPAR)** el informe sobre Seguridad y Medio Ambiente 2/2009 que

recoge, con periodicidad semestral, las principales novedades en materia de normativa nacional e internacional sobre seguridad y medio ambiente.

En esta ocasión, nos ha confirmado su asistencia la **Directora General de la Marina Mercante, D^a. M^a Isabel Durantez Gil**. También asistirán el Subdirector General de Inspección Marítima de la DGMM, D. Alfredo de la Torre y varios colaboradores de su departamento, quienes se incorporarán, junto con la Directora General, a las 12:00 h, para contestar a las cuestiones que puedan plantearse por parte de los asistentes a la reunión.

Como viene siendo habitual, en la segunda parte de la reunión se presentarán dos ponencias breves sobre dos materias de actualidad, reservando un tiempo para el debate en mesa redonda. En este caso, a petición de dos empresas asociadas, hemos elegido el **Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque**, que fue aprobado por la OMI el pasado mes de julio.

El Orden del Día previsto se detalla en la Circular SMA 33/2009/AB. Dado el interés de los temas a tratar, recomendamos la asistencia a todas las empresas asociadas y, dado que no tendrá lugar en ANAE, para una mejor organización rogamos a quienes aún no lo hayan hecho, que nos confirmen su participación.

8.2. Anteproyecto de Ley de Sostenibilidad

Con fecha 3 de diciembre, se ha recibido el texto del Anteproyecto de Ley de Sostenibilidad, aprobado por el gobierno el pasado 27 de noviembre y del que se han hecho mucho eco los medios de comunicación.

Dada su gran extensión, 198 páginas, estamos analizando el mismo y esperamos poder informarles en la reunión del Comité Directivo sobre los aspectos en que es previsible que pueda afectar a nuestro sector.

8.3. Detención de buques de registro del Panamá en puertos del MOU de París.

Recientemente hemos tenido conocimiento de que la Autoridad Marítima de Panamá (PMA) ha publicado una nota informando de que, **con efecto inmediato y hasta fin de 2009**, cualquier buque de registro panameño que se sea detenido en un puerto de un Estado miembro del MOU de París **causará baja de dicho registro, independientemente de su edad**. Esta decisión se fundamenta en las múltiples detenciones de los buques de la flota panameña en puertos MOU, que dan como resultado una imagen negativa de dicho registro.

En consecuencia, se invalidarían los certificados estatutarios, licencia de estación de barco y demás documentos expedidos por la PMA y **no se permitirá operar al buque hasta que se formalice un cambio de registro**.

Las empresas deben tener en cuenta que la notación de clase del buque podría peligrar debido a la estrecha relación entre la certificación por parte de la Sociedad de Clasificación (SC) y la estatutaria establecida en el SOLAS y en las reglas y normativa de las SSCC.

8.4. Inspecciones de control por el Estado del puerto a buques españoles.

Como saben, la Subdirección General de Inspección Marítima de la DGMM nos facilita mensualmente, los datos de las inspecciones de Control por el Estado del Puerto (PSC) a **buques de pabellón español**.

Los datos principales para el periodo Enero-Noviembre de 2009 se resumen en la tabla siguiente:

	Enero-Noviembre 2009	Variación (%) respecto Enero-Noviembre 2008
Buques inspeccionados	53	-1,85%
Inspecciones	88	+3,5%
Inspecciones con deficiencias	53	+20,5%
Porcentaje de inspecciones con deficiencias	60,2%	+16,3%
Deficiencias	226	-12,7%
Promedio de deficiencias por inspección	2,6	-15,7%
Detenciones	2	-66,7%
Detenciones/Inspección (%)	2,3%	-67,8%

Como se puede apreciar, estos indicadores muestran una evolución positiva respecto al año pasado en cuanto al número de detenciones (6 en 2008). Si bien los resultados obtenidos en los primeros meses de 2009 hacían pensar que la permanencia de España en la “Lista Blanca” se podía ver amenazada, a menos de un mes para cerrar el año, hemos aumentado ligeramente el margen para continuar en la misma.

No obstante, cabe señalar que **ha aumentado el porcentaje de inspecciones con deficiencias** y que gran parte de las mismas se han debido a **irregularidades en los certificados y documentación del buque**, fallos que, en principio, parece que se podrían evitar sin grandes dificultades. Recomendamos a las empresas la máxima atención a este extremo.

8.5. Calendario de eliminación de petroleros de casco sencillo.

La regla 20 del Anexo I de MARPOL (normas de doble casco y doble fondo en petroleros entregados antes de julio de 1996) fija el año **2010**, en la fecha de aniversario de la entrega del buque, **como límite de operación de petroleros de casco sencillo (categorías 2 y 3^(*)) que transportan crudos pesados como carga**. Esta regla incluye las siguientes excepciones:

- 20.5: La Administración de bandera puede permitir que los petroleros con dobles fondos o forros que no se utilicen para transportar hidrocarburos operen hasta cumplir 25 años.
- 20.7: También, puede autorizar la operación de petroleros de casco sencillo hasta 2015 o hasta que cumplan 25 años (lo que ocurra antes) si el resultado del Plan de Evaluación del Estado del Buque (CAS) es satisfactorio.
- 20.8.2: No obstante, un Estado Parte puede denegar la entrada a puerto o a terminales mar adentro bajo su jurisdicción de petroleros que cumplan los apartados anteriores.

(*) Categoría 2: petroleros de PM \geq 20.000 t que transportan crudos, fueloil, dieseloil pesado o aceite lubricante como carga y de PM \geq 30.000 t si transportan otro tipo de hidrocarburos.
Categoría 3: petroleros de PM \geq 5.000 t e inferior al especificado en la categoría anterior.

Desde el 5 de abril de 2005, la regla 21 del citado anexo (prevención de la contaminación de petroleros que transportan hidrocarburos pesados como carga) establece disposiciones similares para petroleros con un tonelaje de peso muerto menor (PM \geq 600 t).

Esta forma de regular plantea **dificultades a la hora de saber con antelación cuál es la aplicación exacta de la norma por parte de las Administraciones Marítimas y Autoridades Portuarias**. Aunque ambas reglas exigen la notificación a la OMI de la política de aplicación de cada país, la realidad es que sólo un número reducido de ellos han facilitado dicha información.

El 2 de octubre, la OMI publicó una tabla actualizada sobre las comunicaciones recibidas de 22 Estados Parte y que está a disposición de las empresas que la soliciten.

En algunos casos, las legislaciones nacionales en vigor son muy complejas, establecen excepciones difíciles de resumir o se aplican “caso a caso”, por lo que si alguna naviera opera buques de estas características, es recomendable que contacte con la Administración de bandera del buque para aclarar la interpretación de dicha regla.

8.6. Sistema Europeo de Declaración Previa de Mercancías. Reunión de trabajo organizada por ECSA y WSC - Bruselas 27 enero 2010

Según les informamos en la circular **Varios 81/2009/GM de 1 de diciembre**, el próximo 27 de enero de 2010 (miércoles) tendrá lugar una reunión de trabajo sobre el Sistema Europeo de Declaración Previa de Mercancías (*Advance Cargo Declaration*) organizada por ECSA, en colaboración con el World Shipping Council (WSC), que agrupa a las principales navieras de líneas regulares de todo el mundo.

En dicha reunión se analizarán especialmente las declaraciones sumarias electrónicas de entrada y salida (ENS y EXS) y los participantes tendrán la oportunidad de intercambiar opiniones con la Dirección General de Impuestos y Unión Aduanera de la Comisión Europea (DG TAXUD) sobre la aplicación electrónica de este sistema.

El **31 de diciembre de 2010** concluirá el periodo transitorio establecido para que los Estados Miembros y los operadores adapten sus sistemas informáticos a los nuevos requisitos aduaneros, **exigiéndose a partir de esa fecha las declaraciones electrónicas sumarias de entrada y salida, con la información prevista en el Anexo 30 bis del Reglamento 1875/2006.** Está previsto que, aprovechando esta prórroga, la DG de Impuestos y Aduanas de la Comisión Europea (DG TAXUD) modifique la normativa actual de exportación y salida, establecidas en las disposiciones de aplicación del Código Aduanero Comunitario.

Dado el carácter muy técnico y la relevancia del asunto **parece conveniente que personal de las empresas, especialmente de línea regular, familiarizado con esta materia asista a la reunión.** Los datos sobre lugar, hora de celebración y otra información adicional, incluidas las principales normas de relevancia pueden ser consultadas en la mencionada circular.

8.7. Actualización sobre piratería en Somalia.

El 30 de noviembre el Consejo de Seguridad de NU prorrogó por un periodo de 12 meses la autorización de resoluciones anteriores para que los Estados y organizaciones regionales que cooperan con el Gobierno Federal de Transición Somalí puedan acceder a las aguas territoriales de dicho país y utilizar los medios necesarios (buques de guerra, armas y aeronaves militares) para incautar y decomisar embarcaciones, armas y otros equipos utilizados para perpetrar actos de piratería.

A mediados de noviembre, se reunió en la OMI el Grupo de contacto sobre la piratería que informó que, al menos, el 25% de los buques que transitan la zona no se han registrado en el Centro de protección marítima del Cuerno de África (MSCHOA), autoridad responsable de la planificación y coordinación de las fuerzas de la UE en el golfo de Adén y Somalia, ni aplican las Mejores Prácticas de Gestión (BMP) desarrolladas por el sector.

También se indicó que los últimos ataques a buques mercantes se han producido fuera de la zona habitual de actividad pirata, limitada por las coordenadas I: 10° S y L:60° E, y se señaló que la notificación regular de la situación del buque a la Oficina de Operaciones Comerciales Marítimas del Reino Unido (UKMTO) de Dubai, al acceder a la zona por Suez, I: 10° S y L:78° E, hará posible que las fuerzas militares desplegadas tengan un mayor conocimiento de la situación.

9. Ruegos y preguntas.

Anexo

Tramitación parlamentaria del proyecto de Ley de Puertos. Comparecencias ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados. 2 diciembre 2009

Presentación e Inauguración

- Tanto el Presidente de la Comisión de Fomento, como la Secretaria de Estado y el Presidente de Puertos hicieron referencia al objetivo de **mejorar la eficiencia** de los puertos.
- El Presidente de Puertos del Estado destacó la necesidad de:
 - Tener una *“visión de Estado con el fin de velar por el **equilibrio** entre los intereses de los distintos sectores implicados en la actividad”*. También hizo referencia a la necesidad de establecer un régimen económico *“común pero **flexible**”*.
 - Buscar un sistema que incentive la **competencia** en los servicios portuarios evitando monopolios.
 - Establecer un modelo único de estiba *“que evite distorsiones en su funcionamiento”*.

Presidentes de Autoridades Portuarias (Las Palmas, Bilbao, Barcelona, Valencia y Algeciras).

- Todos ellos abogaron por la **flexibilidad** en las tasas como elemento para gestionar su competitividad.
- El Presidente de la AP de **Las Palmas** pidió, al menos, el *“mantenimiento del actual status quo”* en las bonificaciones a los tráficos insulares e interinsulares.
En relación con los servicios portuarios, manifestó:
 - En cuanto al **practicaje**: *“en la ley debe darse una continuidad al sistema que ahora mismo existe”*, manifestando que *“quizás debe de tener una mayor presencia la autoridad portuaria en cuanto a las excenciones de practicaje”*.
 - En lo que se refiere al **remolque**: que debería actualizarse por su antigüedad y por las nuevas actividades de salvamento.
 - En cuanto a la **estiba**: que *“tiene que ser un **sistema único** en el que la actividad privada sea la que domine, que sea el capital privado quien domine las decisiones de ámbito económico, **sin perjuicio de que haya una intervención por parte de las administraciones públicas...**a través de un sistema de gestión, de intervención continua en protección del interés general, en protección exclusivamente de la competencia a desarrollar a través de esas sociedades”*. En cuanto al **25% de personal mínimo en relación laboral común** manifestó que *“hay que modificar ese concepto o hay que llegar a otras situaciones en las que sean aceptables por todas las partes, en este caso, las estibadoras y las organizaciones sindicales con mayor representación en el sector”*.
- El Presidente de la AP de **Bilbao** pidió mayor **autogestión** y en cuanto a la **estiba** indicó que *“debe procederse de un modo paulatino y con el máximo consenso posible con los sectores afectados a la liberalización y **privatización de los servicios portuarios, sin intervención ni participación de las autoridades portuarias”***.
- El Presidente de la AP de **Barcelona**:
 - También pidió una mayor capacidad de **autogestión**: *“no es un problema de puertos autonómicos, es un tema de puertos autónomos, de puertos que puedan competir en un escenario internacional y que dispongan de los medios necesarios para poder realizarlo”*.

- Manifestó que **“la estiba es un elemento crucial cuando hablamos de competitividad de los puertos, por lo que sería deseable o que las autoridades portuarias se integrasen en las APIE, las agrupaciones de las empresas estibadoras, y se incrementase la capacidad de supervisión de las autoridades portuarias en las mismas”**.
 - Concretó la solicitud de una **mayor flexibilidad de tasas** mediante el incremento de la cantidad que cada Autoridad Portuaria puede destinar a bonificar **tráficos concretos relevantes** (art. 27.3 de la Ley 48/03). Actualmente este porcentaje está fijado en el 10% de la recaudación por tasas al buque, pasaje y mercancía, y pidió que se aumentase hasta el 20%.
- El Presidente de **Valencia** también solicitó el aumento de las bonificaciones a los tráficos relevantes. Abogó por:
- Establecer mecanismos que faciliten la **profesionalización y capacitación de los trabajadores portuarios** en los sistemas más avanzados de manipulación de carga;
 - Y, **“ante las situaciones más o menos conflictivas que se vienen generando en el ámbito del transporte terrestre en los puertos, y específicamente en el transporte terrestre de contenedores en los puertos de Bilbao, Barcelona y Valencia, que la regulación de dicha actividad en los puertos se centre en aspectos de seguridad de la circulación por los viales interiores del recinto y cumplimiento del código internacional PBIP de protección de instalaciones portuarias; y lo haga a través del reglamento general de policía y servicio y las correspondientes ordenanzas portuarias en sustitución de los pliegos de condiciones previstos en el proyecto de ley, que considera dicha actividad como servicio comercial sujeto a actuación administrativa de la autoridad portuaria.**
- La AP de **Algeciras** se refirió casi exclusivamente al **tránsito marítimo internacional** en puertos Hub y solicitó también el **aumento del porcentaje del 10% para captar tráficos relevantes**.

Organizaciones Empresariales e Institucionales

- El Presidente de **ANESCO** agradeció **“las palabras de la secretaria de Estado, doña Concepción Gutiérrez, cuando habla de la actual eficiencia portuaria, que entiendo que en buena parte se debe a la puesta en funcionamiento del IV acuerdo marco que tenemos en la actualidad”**. Además solicitaron:
- Formar parte de todos los **Consejos de Administración** de las autoridades portuarias;
 - Eliminar la obligatoriedad de que las empresas estibadoras posean una **plantilla fija** de estibadores de relación laboral común del 25%.
 - **“Que la norma que salga de esta Cámara contenga los instrumentos jurídicos necesarios para que cada Autoridad Portuaria tenga la autonomía suficiente y la flexibilidad para determinar en cada caso las necesidades de cada puerto y arbitrar los medios necesarios para lograr una mayor competitividad”**.
 - Solicitó conocer los cambios que se hubieren producido en el texto por el acuerdo PP-PSOE antes de enviar las propuestas enmiendas definitivas.
- D. Adolfo Utor, como Presidente de **ANAVE**, pronunció el Discurso que ha sido circulado a todas las empresas y medios de comunicación el jueves 3 de diciembre en nuestra Newsletter semanal de noticias. Aparte de resumir el contenido de nuestras principales propuestas de enmienda, hizo referencia a las ponencias anteriores:
- **“Quiero hacer referencia a un término que se ha venido repitiendo en todas las intervenciones, empezando por la propia secretaria de Estado y a continuación por el presidente de Puertos del Estado y los distintos presidentes intervinientes. Es la palabra **eficiencia**. Eficiencia, competitividad, liberalización, flexibilidad, son términos en los que todos estamos de acuerdo, pero creo que no vamos a estar tan de acuer-**

do en el concepto o en la aplicación de esa eficiencia. Desde luego yo no creo que el paradigma de la eficiencia sea el IV convenio marco y además de ello creo que tendremos que trabajar en muchas otras cosas”.

- Al referirse a la necesidad de evitar **subidas excesivas de las tasas en los tráficos cautivos**, y haciendo referencia a la flexibilidad propugnada por todos los Presidentes de AP, indicó que *“cuando se habla de **flexibilidad**, evidentemente se da a entender que siempre se habla de flexibilidad a la baja y siempre se está tratando de dar a entender que las tasas pueden bajar. Sin embargo, **a los usuarios y a los navieros que pagamos las tasas nos preocupa que esa flexibilidad pueda suponer una bajada para unos tráficos y una subida para otros**. Evidentemente apuesto por la flexibilidad siempre que solo tuviera una dirección, es decir, hacia abajo y en eso estaría de acuerdo con todos los presidentes de las autoridades portuarias”*.
- La intervención del **Presidente de la Comisión de Transporte Marítimo del Consejo Superior de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación** se puede resumir en:
 - Sobre la estiba, indicó que *“en una situación de exclusividad en la prestación del servicio de estiba a favor de los trabajadores portuarios que no se modifica en esta ley en ningún sentido, se hace necesaria una mayor liberalización. Ya que la plena liberalización del sistema no parece posible, la introducción de alternativas como la autoprestación en determinadas terminales o servicios puede ayudar a aumentar la competitividad de nuestras empresas”*.
 - Solicitó la reinsertación de todas las bonificaciones a los tráficos insulares e interinsulares.
 - Y *“liberalizar al máximo la prestación de los servicios portuarios básicos como medida que favorecerá la captación de nuevos tráficos”*.

Operadores de Terminales

- D. Ángel Pérez Maura, como Presidente de la **Terminal de Contenedores de Barcelona**, solicitó:
 - La presencia de las empresas consignatarias y estibadoras en los **Consejos de Administración de las AAPP**.
 - Sobre las APIEs pidieron *“un marco **estable** y en el cual nosotros seamos **responsables plenamente de lo que hacemos** y una parte de ello son los recursos humanos”*.
- La ponencia de **Mediterranean Shipping Company** se puede resumir en:
 - Mayor **autonomía** de la AP para dar bonificaciones.
 - Sobre la **estiba** declaró que hay bastantes puertos en otros países que tienen exclusividad en la estiba y que este sistema *“en sí no es malo”*, pero hay que *“eliminar todos los problemas de **falta de flexibilidad y las prácticas rígidas**”*. Aunque indicó que en Valencia han mejorado mucho la productividad *“**el coste del portuario o portuaria sigue siendo muy alto comparado con un puerto como Amberes**”, que también tiene exclusividad*.
 - Se manifestó en contra de fijar un porcentaje mínimo de trabajadores en relación laboral común.
 - Indicó que una naviera como MSC debería tener también la posibilidad de **organizar los servicios de prácticos, de remolcadores, de amarre**.

Organizaciones Sindicales

- **CCOO** se manifestó:
 - A favor *“de calcular las tasas en función de las necesidades propias de cada puerto y no en función de las necesidades de un inexistente puerto medio”*;
 - Solicitó la presencia de los sindicatos más representativos en los **Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias**.

- Pidió **abolir el concepto de autoprestación en la estiba**, también en lo que se refiere a las tripulaciones de los barcos y a las autopistas del mar.
- Solicitó eliminar el apartado siete de la disposición adicional XV de la ley 27/92 “*y acabar con la discriminación salarial en la marina mercante, que pone en peligro el futuro de los marinos españoles*”. **(Se refiere a la posibilidad de contratación de marinos extranjeros en condiciones no sujetas a la normativa laboral española).**
- **UGT** consideró fundamental el papel de las AAPP en el sector de la estiba y defendió la creación de Sociedades Anónimas para este servicio.
- Por último, **Coordinadora** comenzó manifestando “*la preocupación que tenemos de que existe la posibilidad de que este acto se convierta en la **suplantación de aquellos compromisos de entendimiento y negociación de las enmiendas parciales a los que habíamos llegado**. Espero que no sea así, pero no sería honesto por mi parte si no les dijese que podíamos tener esa percepción*”. Además, sus demandas se resumen en:
 - La definición del **ámbito de la actividad portuaria**: “*nos hemos encontrado continuamente con un cuestionamiento en aquellos buques de carga rodada y en aquellos trabajos que nosotros denominamos **actividades complementarias***”. “*Si el planteamiento que se hace es que no hay posibilidad de que continuemos haciendo esas actividades, está claro que tenemos un punto de discrepancia serio*”.
 - La **identificación clara del empleador**. “*El interés general y el interés de los trabajadores portuarios ya está lo suficientemente protegido con el sistema de las agrupaciones portuarias, tal y como se plantea en este momento*”. “*Puede haber algunos matices con los que es posible clarificar o delimitar la función de la autoridad portuaria, pongo como ejemplo la garantía de profesionalidad, la garantía de formación de los estibadores portuarios o el posible dimensionamiento de la plantilla para poder dar servicio en nuestros puertos*”.
 - Eliminar el mínimo del **25% en relación laboral común**.
 - La necesidad de **posibilitar la negociación colectiva sectorial**. “*Es una aberración constitucional, desde nuestro punto de vista, que la Administración pública se quiera reservar por ley el 50 por ciento de una mesa de negociación en la que no pone un duro*”.

Grupos Parlamentarios

- El **BNG** reclamó mayor autonomía.
- **CiU** también se manifestó en contra de que se produzca ningún retroceso en la actual autonomía de las AAPP
- El **Grupo Popular** se refirió a la preocupación expresada sobre los **tráficos cautivos** (entre otras) y la necesidad de **traducirla en la Ley en medidas concretas**. En relación a la estiba, indicó que la idea del Partido Popular es que “*en las sociedades mercantiles de carácter privado haya una **intervención por parte de la autoridad portuaria con el objetivo de garantizar la libre competencia y evitar cualquier posición dominante***”. “*Tenemos que seguir avanzando en el concepto moderno de libre elección de la prestación de la estiba*”.
- Por último, la ponencia del **Grupo Socialista** se resume en:
 - Sobre las tasas. abogó por “*una **estructura tarifaria común***”, y, simultáneamente, “*un grado también razonable de **competencia real entre puertos** mediante el uso flexible y potestativo de una amplia gama de coeficientes correctores y **de bonificaciones, que no pretendemos rebajar respecto a las existentes sino incluso aumentar, aunque siempre de una manera razonable***”.

- En relación con el régimen de **prestación de servicios**, *“planteamos un régimen que aúne **respeto a la competencia** con **garantía reglada** de que los servicios se prestan y que se prestan bien y conforme a los criterios de seguridad y de calidad a través de esto que hemos llamado libre acceso reglado”*.
- En relación con la **estiba**, *“estamos pensando en una **sociedad anónima con una presencia garantista de la autoridad portuaria**”*.

Terminó la Comisión D. Salvador de la Encina agradeciendo a todos su participación y haciendo una estimación del calendario previsto:

- Diciembre: Cierre del plazo de enmiendas parciales.
- Febrero: Constitución de la ponencia en la Comisión de Fomento para empezar a debatir y votar todas aquellas enmiendas parciales que se hayan presentado.
- Marzo: Remisión del Proyecto al Senado para segunda lectura.
- Abril o mayo: de vuelta el texto en el Congreso el texto.
- Antes de finalizar el primer semestre: aprobación definitiva.