



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 11 de marzo de 2010, 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. Acto de entrega de los Premios ANAVE de periodismo 2009.
 - 2.2. Jornada sobre Seguridad Marítima (La Coruña, 12 febrero).
 - 2.3. Subvenciones a ANAVE y a empresas navieras en Presupuestos del Estado.
 - 2.4. Reuniones del Cluster Marítimo Español.
 - 2.5. Reunión del Comité de Política Marítima de ECSA.
 - 2.6. Otras reuniones y jornadas.
3. Tramitación parlamentaria de la modificación de la Ley 48/2003, de régimen económico de los puertos.
4. Convenio Marítimo de la OIT.
 - 4.1. Ratificación por España. Previsiones sobre entrada en vigor.
 - 4.2. Obligaciones derivadas del mismo para la Administración y para las empresas navieras.
 - 4.3. Posibles actuaciones por parte de ANAVE.
5. Reestructuración de la asociación de promoción del transporte marítimo de corta distancia (SPC-Spain).
6. Plan de formación de ANAVE 2010.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de acta de la última reunión del Comité Directivo, celebrada el 3 de febrero, se circuló con fecha 1 de marzo, junto con el Orden del Día de esta reunión.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Acto de entrega de los Premios ANAVE de periodismo 2009.

El pasado 16 de febrero se celebró el acto público de entrega de los premios ANAVE de periodismo (octava edición, para trabajos publicados en 2009), que tuvo como ganador del primer premio, dotado con 6.000 euros, a Telemadrid, por un reportaje de 53 minutos de duración titulado "Mar Adentro" y emitido por el programa "Mi cámara y yo". Se puede ver en la página web de ANAVE: www.anave.es/noticias.php#datos. Los dos accésits a los finalistas, de 2.000 euros cada uno, correspondieron a Ana Medina, por un artículo en el diario "Expansión", y Samuel Rodríguez, por otro recogido en la publicación mensual "Logística, Transporte y Almacenaje".

El acto, como ya es usual, contó con una nutrida asistencia de medios de comunicación y de profesionales del sector, así como de autoridades, ya que asistieron, entre otros, el Secretario General de Transportes, D. José Luis Cachafeiro, el Presidente de Puertos del Estado, D. Fernando González Laxe, y la Directora General de la Marina Mercante, Dña. María Isabel Duránte.

Previamente a la entrega tomó la palabra el Secretario General de Transportes, quien recordó las recientes declaraciones del ministro de Fomento destacando *"la importancia del transporte marítimo y de disponer de una flota mercante de calidad, como es el caso de la flota bajo pabellón español"* y agradeció *"los esfuerzos de ANAVE que se ponen de manifiesto en nuestra pertenencia a la Lista Blanca del Memorandum de París desde el año 2006. No obstante, debemos seguir trabajando para ganar mayores cotas de calidad y en definitiva lograr que nuestra flota mercante crezca y sea más competitiva. España, en el marco de la presidencia española de la UE",* continuó, *"apuesta firmemente por un transporte sostenible, y en este sentido la potenciación del transporte marítimo es un claro ejemplo de ello, por ser éste un modo de transporte seguro, eficiente y sostenible, además de vital como base de los intercambios comerciales, el abastecimiento energético y elemento clave en la vertebración del territorio"*.

Tras referirse al tercer paquete de normas de la UE sobre seguridad marítima y a las importantes inversiones realizadas por el Estado en los planes de Salvamento marítimo, D. José Luis Cachafeiro terminó manifestando *"su preocupación por el descenso en el número de buques mercantes de pabellón español que afecta al conjunto de la flota controlada por los navieros españoles"*. Por ello anunció que, *"conjuntamente con el sector, vamos a trabajar con el objetivo de impulsar **medidas** que permitan una mayor presencia de la flota española en el tráfico marítimo, por ser éste un aspecto estratégico para nuestra economía con importantes oportunidades de actividad industrial y de generación de empleo"*.

Por su parte, el presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, comenzó exponiendo datos del Fondo Monetario Internacional sobre la repercusión de la crisis internacional en diferentes países, indicando que, *"aunque las perspectivas de evolución de la demanda global de transporte son positivas, hay que tener muy en cuenta también la evolución previsible de la oferta de transporte. Las incorporaciones de buques van a superar de forma muy notable al aumento de la demanda, con lo que los fletes se mantendrán bajos. Dicho de otra forma, la travesía del desierto va a ser bastante más larga para el sector naviero que para el conjunto de la economía mundial."*

Expuso a continuación datos sobre la evolución del tráfico portuario español y la marina mercante nacional en 2009.

Para terminar, en el terreno normativo nacional, señaló D. Adolfo Utor: *“La principal novedad será la modificación de la Ley de régimen económico de los puertos. Hemos felicitado a PSOE y PP por el acuerdo que hará posible que esta Ley salga adelante de forma consensuada. Es fundamental que tenga como resultado un apoyo decidido al desarrollo del transporte marítimo, que es el medio de transporte más sostenible en términos medioambientales y un instrumento clave para el relanzamiento de la economía española”*. El presidente de ANAVE concretó tres aspectos importantes con vistas a la Ley:

- Que se compense la eliminación o reducción de las bonificaciones a tráficos insulares y de Short Sea Shipping. Para hacer más competitivo el transporte marítimo, el esfuerzo debería ir dirigido a bajar las tasas, no a subirlas.
- De la misma manera, poner los medios para mejorar la relación coste/prestaciones de todos los servicios portuarios.
- Presencia de una representación de los armadores en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, dado que son organismos públicos que gestionan infraestructuras públicas, y una presencia directa en sus Consejos de Administración de los armadores, que cada vez más constituyen una parte fundamental de las Comunidades Portuarias, redundaría sin duda en un mejor servicio al comercio marítimo nacional.

D. Adolfo Utor pidió *“que el apoyo al transporte marítimo sea un objetivo prioritario para el ministerio de Fomento. Nos parece plenamente coherente con el objetivo manifestado por el ministro de promover los modos de transporte más sostenibles. Por ello, pedimos que la misma firmeza con la que se ha abordado recientemente la necesidad de racionalizar costes y eliminar ineficiencias en el transporte aéreo, se aplique también para el transporte marítimo. Además de los aspectos relacionados con la Ley de Puertos, este apoyo debería significar, por una parte, eliminar las diferencias que actualmente discriminan negativamente al transporte marítimo en la aplicación de las subvenciones existentes en el transporte de pasajeros residentes en territorios no peninsulares. Y, por otra, no imponer restricciones al empleo de tripulantes extranjeros más allá de lo que ya contempla la Ley de Puertos y Marina Mercante, que es equivalente a la media de los registros europeos. Las navieras españolas están obligadas a compaginar una alta calidad de sus tripulaciones con unos costes competitivos”*.

El discurso completo de D. Adolfo Utor está recogido en el último número del “Boletín Informativo de ANAVE” (correspondiente a marzo), en la “Tribuna Profesional”, página 20 y se puede descargar, asimismo, de la página web de ANAVE.

Las declaraciones del Secretario General de Transportes podrían dar pie a que por parte de ANAVE se pidiese concreción respecto a las medidas concretas de fomento de la flota española que se prometieron.

2.2. Jornada sobre Seguridad Marítima (La Coruña, 12 febrero).

El pasado 12 de febrero tuvo lugar en La Coruña una reunión informal del Consejo de Ministros de Transportes de la UE. Con este motivo, el ministerio de Fomento organizó una Jornada sobre Seguridad Marítima, a la que fue invitada ANAVE. Asistieron presidentes de varias empresas asociadas (Acciona Trasmediterránea, E.N. Elcano, Flota Suardiáz, Naviera de Galicia) así como otras empresas con diferentes niveles de representación y asimismo D. Manuel Carlier.

En la clausura de las mismas intervinieron el Ministro de Fomento, D. José Blanco, el Vicepresidente de la Comisión Europea y nuevo Comisario de Transportes, D. Siim Kallas, en una de sus primeras intervenciones tras haber sido confirmado para dicho puesto, y el Ministro alemán de Transportes, D. Peter Ramsauer.

El ministerio de Fomento destacó la permanencia del pabellón español en la lista blanca del Memorandum de París sobre control por el Estado del puerto, agradeciendo la colaboración activa que para ello aportan las empresas navieras españolas. Reconoció el importante papel que el transporte marítimo juega dentro de la política del Ministerio y de la Unión Europea, apoyando a los medios de transporte más sostenibles, y en concreto al transporte marítimo, por sus conocidas ventajas medioambientales. También anunció que aprobará, antes de este verano, un nuevo plan nacional 2010-2018 de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de lucha contra la contaminación del medio marino.

El nuevo comisario de Transportes indicó como una de sus prioridades la puesta en marcha del recientemente aprobado tercer paquete de normas sobre seguridad marítima. Por su parte, el ministro alemán hizo también referencia a dicho paquete sobre seguridad marítima, consideró necesario poner ahora el énfasis en su aplicación y no en establecer nuevas normas en este campo y advirtió de que *“añadir más legislación europea sería más burocracia”*.

En las conferencias previas habían intervenido la Secretaria de Estado de Transportes, Dña. Concepción Gutiérrez, la Directora General de la Marina Mercante, Dña. María Isabel Duránte, el Vicepresidente del Parlamento Europeo, Miguel Ángel Martínez, el Director General de Transportes de la Comisión Europea, D. Matthias Ruete, y el Director Ejecutivo de EMSA, D. Willem de Ruiter.

2.3. Subvenciones a ANAVE y a empresas navieras en Presupuestos del Estado.

Según lo acordado por el Comité Directivo en su última reunión, con fecha 11 de febrero se pidió a la Directora General de la Marina Mercante la máxima agilización posible de la tramitación de estas subvenciones para evitar que pudieran verse afectadas por el recorte presupuestario anunciado. La respuesta fue rápida y positiva y, a la vista de los contactos mantenidos a lo largo de las últimas semanas, la petición ha surtido el efecto deseado.

De acuerdo con la última información recibida de la DGMM, se prevé que la convocatoria de las ayudas para compensar parcialmente los gastos incurridos en la implantación del **Código ISPS** para el año 2010 se publique **a más tardar a principios de abril**. Su contenido será sustancialmente el mismo que el del año pasado, con excepción del importe de las ayudas, que ascenderá a 1 millón de euros, lo que supondría, en caso de que el número de solicitudes fuese igual a las presentadas el pasado año, una subvención en 2010 de unos 8.000 euros por cada buque de pasaje y de unos 6.000 para el resto de buques.

Por lo que se refiere a la partida de 100.000 euros para la concesión **becas para el embarque de alumnos en prácticas**, la Subdirección de Coordinación Administrativa de la DGMM nos ha solicitado ya datos concretos de constitución de ANAVE, etc. e informado de que en estos momentos la Abogacía del Estado está revisando la propuesta el convenio de colaboración entre ANAVE y la DGMM mediante el que se pondrá en marcha la distribución de las ayudas. Estamos pendientes de que la DGMM nos confirme si dicho Convenio deberá ser publicado en el BOE, y cuando se prevé que pueda entrar en funcionamiento.

2.4. Reuniones del Cluster Marítimo Español (CE).

El 19 de febrero, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en una reunión del Comité Ejecutivo del CME, en la que se completó el proceso de reestructuración interna que se ha venido desarrollando desde la toma de posesión de D. Federico Esteve como presidente.

Como aspectos más importantes, se tomaron las siguientes decisiones, sujetas a la posterior ratificación por la Asamblea:

- Aprobación del cierre del ejercicio económico 2009.
- Aprobación del Reglamento del Funcionamiento del Comité Ejecutivo.
- Rescindir el contrato de alquiler de las actuales oficinas.

- Resolver el concurso abierto entre las instituciones socias del Cluster para desarrollar las labores de la Secretaría Técnica del CME, ya que, como es sabido, INOVAMAR presentó su renuncia con efecto desde 31 de marzo. Se habían presentado 6 ofertas, de las cuáles se seleccionaron como finalistas las presentadas por ATISAE, AUREN y INECO. Tras un largo debate sobre las mismas, en votación secreta resultó ganadora la de **ATISAE**. Ejercerá como Secretario del CME el Presidente de ATISAE, D. Javier García Atance, y se encargará del día a día de los trabajos de secretaría D. Diego Sánchez Gómez (ambos ingenieros navales). Se puede encontrar información sobre esta empresa en www.atisae.com Entre otros aspectos, ATISAE dará alojamiento a las oficinas del CME.
- Selección de los asesores en materia de Prensa y Relaciones Externas. De entre las 4 ofertas recibidas, se acordó proponer a la Asamblea la selección de la presentada por **D. Jesús Salgado**, periodista con notable experiencia en el sector marítimo, como asesor de Cía. Trasmediterránea e incluso, durante cierto tiempo, de ANAVE.
- Se aprobaron los siguientes proyectos concretos para desarrollar (entre paréntesis, la entidad coordinadora en cada caso):
 - Energía renovables marinas (BUREAU VERITAS)
 - Supervivencia de barcos y embarcaciones (BUREAU VERITAS)
 - Tecnologías de Información y Comunicación (INNOVAMAR)
 - Incentivos Fiscales para Buques Pesqueros (UNINAVE)
 - Información sobre subvenciones (AUREN)
 - Comité Marítimo de Homologación (junto con AENOR, a petición de DGMM. Representante Bureau Veritas).
 - Indicadores Sector Marítimo (INNOVAMAR). Ya concluido, se difundirán próximamente los resultados.

El 24 de febrero se celebró en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales de Madrid la 9ª Asamblea del CME, en la que ANAVE estuvo representada por D. Manuel Carlier. Básicamente, se ratificaron las decisiones tomadas por el Comité Ejecutivo en la reunión anteriormente citada.

La impresión general es que, tras un proceso de varios meses de reestructuración, poco a poco se van poniendo las bases para que el CME empiece a realizar una labor que puede resultar positiva a medio plazo para el conjunto de los sectores marítimos.

Al final de la asamblea, y a propuesta de PYMAR, se acordó trabajar en la elaboración de un conjunto de **propuestas al gobierno para paliar la crisis en el sector marítimo**. Además de PYMAR, ANAVE y UNINAVE participarán en un grupo de trabajo sobre esta iniciativa, cuya primera reunión se celebrará en breve y se informará sobre la misma en la reunión del Comité Directivo.

2.5. Reunión del Comité de Política Marítima de ECSA.

El día 2 de marzo, en Bruselas, D. Manuel Carlier presidió una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA.

Entre otros asuntos tratados en la misma, cabe mencionar por su especial importancia los siguientes:

- **Directrices Comunitarias sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo:** Como es sabido, en este año 2010 termina la vigencia de las actuales directrices, que son la base legal de las medidas de apoyo al sector, en particular, del Registro Especial de Canarias, *Tonnage Tax*, etc. En el momento actual no está claro todavía si la tramitación de este expediente por parte de la Comisión seguirá, como hasta ahora, a cargo de la DG de Transportes (ahora llamada DG MOVE) o pasará a la DG de la Competencia (DG COMP, dependiente del Comisario español Almunia). La impresión general es que esta

segunda posibilidad dificultaría sensiblemente la prolongación del régimen actual, que tiene un carácter marcadamente excepcional en comparación con otros sectores.

Se ha encargado a unos consultores daneses que, partiendo de los datos recabados por ECSA, elabore un informe para defender la necesidad de mantener el régimen actual durante un nuevo periodo prolongado. Se mantuvo una reunión con los consultores de la que se dedujo, por una parte, que el enfoque del informe debe ser bastante diferente según haya que dirigirlo a la DG MOVE o a la DG COMP, puesto que los argumentos que pueden valorar favorablemente una y otra son diferentes.

Para mayor complejidad, han surgido dentro de ECSA diferencias de enfoque. Algunas asociaciones (especialmente Grecia) piensan que debería apoyar simplemente la prolongación de la vigencia por el mayor periodo de tiempo posible, sin cambios substanciales, mientras que otras (especialmente Francia), quieren que se ponga gran énfasis en ampliar la aplicación de las Directrices a buques de servicios diferentes de transporte (cableados, off-shore, salvamento,...). Este asunto se deberá dilucidar en la próxima reunión del Board of Directors, que tendrá lugar el 24 de marzo.

- **Parlamento Europeo:** Dado el creciente papel del Parlamento en las decisiones que afectan al sector, ECSA considera necesario revisar los procedimientos de relación con sus miembros, para reforzar su posibilidad de influir en las normas en desarrollo.
- **Exenciones de Practicaje:** Se acordó que ECSA elaborará un informe que sirva de base para realizar actuaciones coordinadas en los diferentes países para conseguir una aplicación más transparente y homogénea de estas exenciones, aprovechando el Plan de Acción de la Comisión para la puesta en marcha del espacio Europeo de Transporte Marítimo sin Barreras.

2.6. Otras reuniones y jornadas.

Desde la última reunión del Comité Directivo, celebrada el pasado 3 de febrero, ANAVE ha participado en numerosas reuniones, entre las que cabe citar las siguientes:

- El 8 de febrero, representantes de empresas navieras que operan tráfico de Short Sea Shipping se reunieron con D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco para consensuar puntos de vista de cara a sendas reuniones de la Junta Directiva y de la Asamblea del Shortsea Promotion Center – Spain (SPC-Spain).
- El 10 de febrero, representantes de varias navieras españolas, así como D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco, en representación de ANAVE, participaron en las anteriormente citadas reuniones del SPC-Spain, en la sede de Puertos del Estado.
- El 11 de febrero, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con D. Carlos Rodrigues Santos, director comercial y de marketing del Registro de Madeira.
- El 12 de febrero, D. Manuel Carlier asistió a una jornada sobre “*Seguridad marítima: por un mar más limpio y seguro*”, organizada en La Coruña por el Ministerio de Fomento, con motivo de la reunión informal del Consejo de Ministros de Transportes de la UE (ver apartado 2.2 de estas Notas).
- El 15 de febrero, D. Manuel Carlier participó en la Escuela Técnica de Ingenieros Navales de Madrid en una reunión preliminar sobre un posible curso Master en Inspección de Buques, en la que participaron representantes de la propia Escuela, de la DGMM, de empresas navieras y de Sociedades de Clasificación.

- El 16 de febrero, ANAVE celebró el acto de entrega de sus Premios de Periodismo 2009. En este acto público, tomaron la palabra el Secretario General de Transportes, D. José Luis Cachafeiro, y el Presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor (ver apartado 2.1 de estas notas).
- El 17 de febrero, representantes de empresas navieras de buques pasaje, acompañados por D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko, mantuvieron una reunión en la sede de ANAVE con representantes de la Dirección General de la Marina Mercante para tratar sobre la aplicación de la normativa española referente a la accesibilidad de las personas discapacitadas a los medios de transporte.
- Los días 19 y 24 de febrero, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en sendas reuniones del Comité Ejecutivo y de la Asamblea del Clúster Marítimo Español.
- El 23 de febrero, D. Guillermo Mendía participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina, en Madrid.
- El 2 de marzo, D. Manuel Carlier presidió en Bruselas, una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA (ver apartado 2.5 de estas notas).

Reuniones previstas en fechas próximas

Entre otras, cabe citar las siguientes:

- El 9 de marzo, está convocada una reunión de Secretarios Generales de la CEOE, a la que tiene previsto asistir D. Manuel Carlier y en la que, entre otros asuntos, se tratará sobre la reforma laboral.
- El 10 de marzo se reunirá la Comisión Permanente de ANAVE.
- El 23 de marzo se celebrará en ANAVE una reunión técnica sobre formación a bordo y comunicaciones de banda ancha, así como dispositivos para el cumplimiento de las normas sobre reducción de emisiones de NOx.
- El 24 de marzo, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier participarán en Bruselas en una reunión del Board of Directors de ECSA.
- El 25 de marzo, ANAVE participará en sendas reuniones de la Junta Directiva y de la Asamblea de la Asociación para la promoción del SSS.

3. Tramitación parlamentaria de la modificación de la Ley 48/2003, de régimen económico de los puertos.

ANAVE se ha mantenido en contacto frecuente con los grupos parlamentarios de PSOE y PP a lo largo del último mes, en el que se ha venido negociando el texto consensuado de las enmiendas a la modificación de la Ley 48/2003, de régimen económico de los puertos.

Además de las propuestas de enmiendas sobre tasas y otros aspectos puntuales, hemos insistido en este tiempo principalmente en la propuesta de participación de las empresas navieras en los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias.

Al cierre de estas notas, día 4 de marzo, estaba previsto que el plazo de enmiendas se cerrase definitivamente esta misma noche, quedando depositadas en el Congreso las mismas. En los últimos días han circulado textos de borradores aún sujetos a posibles cambios. Es-

peramos poner disponer de los textos definitivos rápidamente y, lógicamente, los circularémos inmediatamente entre las empresas asociadas y elaboraremos un informe preliminar lo antes posible. Asimismo, hemos pedido a Puertos del Estado un texto consolidado del Proyecto de Ley o incluso de la Ley 49/2003 modificada, que en caso de recibirlo les haremos seguir.

En la reunión del Comité Directivo, se presentará una primera valoración y se propondrá una discusión y toma de posición sobre las enmiendas. Si hubiese empresas interesadas, se podría convocar una reunión del Grupo de Trabajo sobre Puertos para que estudie el proyecto más en profundidad.

4. Convenio Marítimo de la OIT.

4.1. Ratificación por España. Previsiones sobre entrada en vigor.

El pasado 4 de febrero España ratificó el Convenio sobre trabajo marítimo de la OIT (CTM), por lo que son ya 8 los Estados miembros de la OIT que lo han ratificado: Bahamas, Bosnia-Herzegovina, Croacia, España, Islas Marshall, Liberia, Noruega y Panamá, cuya flota supone del orden del 45% del tonelaje de la flota mundial.

El nivel de ratificaciones exigido para su entrada en vigor es sin embargo muy superior al exigido en otros Convenios de la OIT, pues el CTM fue desarrollado con la intención de obtener un amplio apoyo a nivel internacional. Así, su art. VIII. 3 establece que entrará en vigor *“12 meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Estados Miembros que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial”*.

Por tanto el requisito de tonelaje estaría ya cumplido con creces pero faltaría la ratificación de al menos 22 países más. No obstante, el 22 de junio de 2007 el Consejo Europeo emitió una Decisión por la que autorizaba a los Estados miembros de la UE a la ratificación del Convenio y les instaba a su ratificación, preferiblemente antes del 31 de diciembre de 2010. Atendiendo al progreso de ratificaciones **se prevé por tanto que el CTM pueda entrar en vigor a finales de 2011.**

4.2. Obligaciones derivadas del mismo para la Administración y para las empresas navieras.

Una vez que entre en vigor, el CTM resultará de aplicación

- **a todos los buques mercantes** (con excepción de aquellos que naveguen **exclusivamente** en aguas interiores o en aguas situadas dentro de, o en las inmediaciones de aguas abrigadas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias).
- **a toda la gente del mar**, término que se define como *“toda persona que esté empleada o contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque al que se aplique el presente Convenio”*.

El CTM refunde numerosos convenios marítimos de la OIT anteriormente ya vigentes y regula todas las cuestiones esenciales en materia de trabajo marítimo, entre otras, contratación y colocación, salarios, pautas sobre las horas de trabajo y descanso, repatriación, indemnizaciones en caso de pérdida de buque o naufragio, niveles de dotación, promoción de la progresión profesional y desarrollo de aptitudes y oportunidades, obligación del Estado de aprobar políticas nacionales al efecto, alojamiento y servicios de esparcimiento, alimentación, atención médica, etc.

Consta de dos partes, la primera parte se compone de un articulado y de un reglamento, que establecen derechos, principios y obligaciones básicas de los Estados parte. La segun-

da parte es un Código en el que se establece la aplicación detallada, y que se divide a su vez en una parte A, que establece normas de obligatorio cumplimiento, y una parte B, que recoge pautas no obligatorias.

Es importante señalar que los estándares exigidos son en general los mismos ya contemplados en los convenios que refunde y que en muchos aspectos están ya superados por las normativas nacionales de los países de la OCDE y de España en particular. Por ello, su entrada en vigor no tiene por qué suponer por sí misma un endurecimiento de la normativa para los buques de pabellón español, si bien deberá ser analizado con especial atención por las empresas que operen buques de otros pabellones, especialmente de países no miembros de la UE.

El Convenio establece un sistema de certificación, al que están sometidos los **buques de GT ≥ 500 que efectúen viajes internacionales**. No obstante, se podrá solicitar certificación también para los buques que no estén obligados, lo que podría ser de utilidad para evitar inspecciones más prolongadas en el caso de que un buque que no suele hacerlo realice esporádicamente navegación internacional, ya que los Certificados expedidos de conformidad con el CTM suponen prueba suficiente, salvo prueba en contrario, de que el buque cumple con el mismo.

El CTM prevé el **Certificado de Trabajo Marítimo** y la **Declaración de Conformidad Laboral Marítima**. Ésta última tiene a su vez dos partes, la primera deberá rellenarla el Estado del pabellón especificando los requisitos nacionales a certificar, la segunda parte debe ser rellenada por el armador, detallando las medidas adoptadas para asegurar el cumplimiento continuo en el buque de los requisitos mencionados en la parte primera.

A este respecto, un elemento fundamental del CTM, y que contribuyó de forma decisiva a su aceptación por los sindicatos internacionales de marinos, a pesar de que no supone una elevación de las normas laborales mínimas es que, una vez entre en vigor, los Estados parte se comprometen a inspeccionar a los buques extranjeros que hagan escala en sus puertos, por medio del mecanismo y los inspectores de Port State Control, **independientemente de que el Estado del pabellón del buque sea o no parte del Convenio OIT**.

Por tanto los armadores españoles, especialmente cuando sus buques realicen tráfico internacional, deberán asegurarse de **disponer de dichos certificados** y deberán **formar a su personal** para que confeccione la segunda parte de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima y a sus tripulaciones para que estén en condiciones de superar las correspondientes inspecciones de PSC.

Por otra parte, también en el caso de España, **serán los inspectores de PSC quienes asumirán las inspecciones de los buques extranjeros** mientras que, en el caso de los buques españoles, no está aún decidido quién realizará las inspecciones, siendo posible que recaigan sobre los inspectores de trabajo. En todo caso, España deberá formar a los inspectores para realizar esa labor e instruir a los servicios de la Administración Marítima para expedir los Certificados de Trabajo Marítimo y la primera parte de la Declaración de Conformidad Laboral Marítima a los buques de pabellón español.

4.3. Posibles actuaciones por parte de ANAVE.

Contactos con la Administración

Como queda dicho en el punto anterior, para los países desarrollados, cuya normativa laboral ya cumpla los mínimos del CTM, la principal novedad será que las Administraciones de bandera deberán emitir un certificado de cumplimiento con el convenio a todos los buques que naveguen bajo su pabellón y que éstos estarán sujetos a inspecciones de Port State Control (PSC) en otros países.

En contacto con la DGMM, hemos confirmado que no han comenzado todavía a trabajar sobre la entrada en vigor del convenio y que se piensa que es probable que las inspecciones para comprobar el cumplimiento en los buques españoles recaigan en los inspectores de trabajo. Dado que las inspecciones en buques de pabellón extranjero en puertos españoles las realizarán, como se ha dicho, los inspectores de PSC (MOU de París), no parece lógico ni eficiente que dos Ministerios distintos sean los encargados de realizar un mismo tipo de inspección, dependiendo del pabellón del buque. Además, es importante evitar que los buques españoles se puedan encontrar con dificultades parecidas a las que se producen actualmente con las inspecciones de sanidad en algunos puertos.

Por ello, y con vistas a estudiar la posibilidad de que los inspectores de las Capitanías realicen también las inspecciones a los buques españoles e incluso puedan delegarse en Sociedades de Clasificación, la DGMM nos ha pedido que recabemos de las empresas información sobre las actuales inspecciones. En la circular de Ref: SMA 3/2010/AB, de 3 de marzo, incluimos un cuestionario sobre este último punto, con fecha tope de contestación para el 8 de marzo. Se informará de las conclusiones extraídas de los cuestionarios recibidos y se pedirá al Comité Directivo directrices sobre las actuaciones a realizar sobre este punto.

Posible organización por ANAVE de una Jornada informativa y de acciones formativas

Tras la ratificación por parte de España del CTM, tres de las principales Sociedades de Clasificación se han puesto en contacto con ANAVE a lo largo del mes de febrero con diferentes propuestas de formación para las empresas navieras.

Es cierto que las empresas deberán, en su momento, formar adecuadamente a su personal y es muy posible que, como en tantos otros campos, a muchas empresas pueda resultarles interesante participar en acciones formativas organizadas por ANAVE, por razones de economía y masa crítica. No obstante, dado que las previsiones apuntan a una entrada en vigor del Convenio a finales de 2011, parece que sería prematuro comenzar ya las acciones formativas.

Adicionalmente, ISF (*International Shipping Federation*) nos ha informado de que le preocupa la interpretación que algunas sociedades de clasificación están dando a algunos elementos del Convenio, por lo que tienen previsto realizar durante el mes de marzo una reunión con representantes de IACS (*International Association of Classification Societies*) en la que esperan poder aclarar y consensuar las dudas que puedan existir.

Visto todo lo anterior, es evidente que a medio plazo será una materia de importancia para las empresas. Por ello, con vistas a iniciar la información y concienciación en las empresas sobre la misma, pensamos que podría ser útil que ANAVE, en colaboración con las sociedades de clasificación que lo deseen, organizase una Jornada sobre el nuevo Convenio, una vez que ISF y IACS hayan aclarado las dudas de interpretación (previsiblemente, podría celebrarse a lo largo del mes de abril), invitando a participar a la Administración.

Se pedirá al Comité Directivo su punto de vista sobre el interés de organizar ya una Jornada sobre este asunto y sobre la conveniencia o no de comenzar ya acciones formativas para el personal de tierra y/o flota de las navieras.

5. Reestructuración de la asociación de promoción del transporte marítimo de corta distancia (SPC-Spain).

Como se informó en la última reunión del Comité Directivo, tras la decisión de Puertos del Estado de reducir su aportación económica a la de un socio ordinario, SPC Spain se encuentra en proceso de reestructuración interna.

Se recordará que en la última reunión, el Comité Directivo consideró que debía presentarse a la presidencia de SPC Spain “*un armador*”. No obstante, el día 8 de febrero se reunieron en la sede de ANAVE las empresas asociadas que lo son también de SPC Spain para reconsiderar la situación a la vista de las últimas novedades y, en su caso, consensuar la persona a apoyar. Se detectó un defecto de forma en la convocatoria de elecciones y se acordó proponer la posposición de las elecciones al final de la restructuración en curso. Subsidiariamente, se acordó presentar la candidatura de D. Manuel Carlier en nombre de ANAVE:

El pasado día 10 de febrero se celebraron reuniones de su Junta Directiva y Asamblea, en las que se tomaron, entre otras, las siguientes decisiones:

- Para racionalizar costes:
 - o Rescindir el contrato con el actual Director General y encargarle a continuación, en términos de prestación de servicios, la finalización de los trabajos pendientes y la coordinación de la Red Europea de SSS durante el primer semestre de este año.
 - o Trasladar las oficinas, con efectos desde el 1 de abril, a unos locales ofrecidos sin coste por Puertos del Estado en su sede, minimizando así el impacto económico de esta partida de gasto.
- Reconociendo un defecto de forma en la convocatoria, se acordó posponer las elecciones a la Presidencia y la Vicepresidencia que se habían convocado a un momento posterior a la reconsideración de los objetivos y fines de la asociación y prolongar hasta entonces el mandato de los actuales órganos de gobierno.
- Convocar una nueva reunión de la Junta Directiva y Asamblea el 25 de marzo, en la que se discutirán los objetivos y medios de la asociación en esta nueva etapa.

ANAVE está en contacto con las empresas asociadas que son también miembros de SPC Spain (Grupo Boluda, Suardíaz, Trasmediterránea, UECC) y a continuación de la reunión del Comité Directivo se mantendrá un intercambio de impresiones sobre los nuevos fines. El sentimiento que parece generalizado es que la fase de difusión de las ventajas del SSS está ya agotada y que en el futuro SPC Spain debe potenciar más su papel como lobby cerca de la Administración, para facilitar la solución de los obstáculos existentes al desarrollo del SSS.

6. Plan de formación de ANAVE 2010.

El pasado 9 de febrero, se publicó en el BOE una Resolución de 2 de febrero de 2010, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se aprueba la convocatoria 2010 de formación de oferta y se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones públicas destinadas a su financiación.

Los planes de formación correspondientes a esta Convocatoria se podrán ejecutar entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2010, mediante los correspondientes convenios de formación que se suscriban al efecto.

Teniendo en cuenta las preferencias manifestadas por las empresas asociadas (12 empresas contestaron al cuestionario remitido por ANAVE al efecto), se ha presentado ya la solicitud que incluye las siguientes acciones formativas:

- Código ISM, Gestión de la Seguridad.
- Código ISPS, Oficial de protección del buque.
- Buques Ro-Ro y buques de pasaje.
- Equipo de gestión del puente: BTM.
- Botes de rescate rápidos.
- Nuevo convenio de reciclaje de buques.
- Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate.
- Certificado de formación básica.

- Operadores de mercancías peligrosas.
- Cartas electrónicas.
- Avanzado de preparación para las inspecciones de vetting.
- Prevención de detenciones.

Una vez sea aprobado nuestro plan, como esperamos, informaremos a las empresas de la subvención que finalmente nos haya sido concedida y de los cursos disponibles.

7. Asuntos varios.

7.1. Nueva lista de Contactos de Seguridad y del SOPEP.

Los Comités de Seguridad Marítima y Protección del Medio Marino de la OMI han aprobado una nueva circular, actualizada a fecha de 31.12.2009, que refunde las listas de los puntos de contacto nacionales (direcciones, teléfonos, facsímiles y correos electrónicos) que se encargan de las cuestiones de seguridad y prevención de la contaminación y que **los buques deben llevar en su última versión actualizada.**

El plan de emergencia para derrames de hidrocarburos (SOPEP) o de sustancias nocivas líquidas (SMPEP) exige disponer de un listado actualizado de las distintas autoridades nacionales de las zonas por las que navegue el buque, con las que contactar para informar sobre incidentes en los que estén involucradas las sustancias citadas.

Recomendamos a las empresas que se aseguren de que los buques cuentan con las listas actualizadas para evitar los problemas que se podrían originar como consecuencia de disponer de un documento no actualizado a bordo.

7.2. Actualización de la situación de los equipos LRIT a bordo de los buques.

En el último Comité Directivo les informamos de que los funcionarios de la DGMM comentaron en la reunión de presentación del Informe Técnico 2/2009 que, según sus datos, faltaban **34 buques españoles** por equipar y certificar con el LRIT. También, señalaron que se están produciendo **fallos de integración y errores de transmisión** de algunos buques al Centro Regional de Datos de EMSA.

Tras contactar con las empresas afectadas, hemos comprobado que **sólo 3 buques** de esos 34 están obligados a instalar el LRIT y que sus armadores ya han encargado el equipo, por lo que en las próximas semanas todos los buques cumplirán la norma. El resto de buques del listado de la DGMM se encuentra en otros registros, se ha vendido a armadores extranjeros o desguazado, están amarrados, disponen de Licencia de Estación de Barco para navegar en Zona A1, algunos son gabarras que tienen la navegación restringida y otros son remolcadores de GT<400. A ninguno de ellos se les puede exigir el LRIT.

Respecto a los errores de integración y de transmisión, las empresas nos han informado de que les resulta muy difícil averiguar su causa, ya que en muchos casos el sistema no permite realizar comprobaciones de funcionamiento. Como no se sabe con seguridad si el problema procede del equipo del buque o del Centro de Datos que recibe la información, hemos pedido a la DGMM que confirme con EMSA si los fallos que están produciendo son puntuales y si afectan siempre a los mismo buques antes de tomar medidas al respecto.

7.3. Aplicación de la Directiva 2005/33 (azufre en combustibles para uso marítimo).

El 5 de febrero, enviamos a la Subdirección de Inspección de Buques un borrador para aclarar la aplicación del RD 1027/2006 (que traspuso la citada Directiva) y que resume en varias tablas los límites en el contenido de azufre que se permiten en los combustibles de uso ma-

rino según la zona de navegación, tipo de buque, tráfico que realiza y las exenciones en Canarias. Hemos recabado recientemente de la Subdirección indicada una contestación, que aún no se ha recibido. Está previsto distribuir el documento entre las empresas una vez la DGMM nos de su visto bueno.

7.4. Inspecciones a bordo por parte de funcionarios de sanidad marítima y de trabajo.

Como se ha comentado varias veces en el Comité Directivo, varias empresas nos han manifestado sus dificultades para renovar el "Certificado de Control de la Sanidad a Bordo" en algunos puertos (en particular, Ferrol y los buques que van a monoboya en Algeciras).

Hemos trasladado reiteradamente esta preocupación a la DGMM y a pesar de las gestiones que han realizado en varias ocasiones ante las autoridades sanitarias, no se ha recibido ninguna respuesta útil en la práctica. Por ello, y aprovechando que la DGMM está elaborando un nuevo Real Decreto sobre delegación de competencias en materia de inspección, estamos en contacto con ellos para estudiar la posibilidad de que **se encomienden las tareas de inspección sanitaria a las Capitanías Marítimas e incluso que la DGMM pueda delegarlas en las Sociedades de Clasificación.** De este modo, entendemos que se resolverían definitivamente los problemas indicados.

A este fin, hemos pedido a las empresas información sobre el procedimiento de inspección *in situ*, una vez que el funcionario de sanidad embarca a bordo, es decir, para la renovación del "Certificado de Control de la Sanidad a Bordo", tanto en España como en otros países. Hemos aprovechado la circular para pedir también información sobre las actuales inspecciones de trabajo en los buques, con vistas a la inspección futura del Convenio de Trabajo Marítimo de la OIT.

Agradeceríamos a las empresas respondan a esta encuesta (C. SMA 3/2010/AB, de fecha 3 de marzo) para poder informar adecuadamente a la DGMM.

7.5. Nombramiento de nueva Secretaria de Estado de Inmigración.

El pasado 27 de febrero, se produjo el cese como Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, de Dña. María Consuelo Rumí Ibáñez, quien pasará a desempeñar el cargo de Secretaria de Estado de la Función Pública. Asimismo se publicó el nombramiento de su sustituta en la Secretaría de Estado de Inmigración y Emigración, Dña. Anna Terrón y Cusí.

Dña. Anna Terrón ha sido diputada entre 1994 y 2004 en el Parlamento Europeo, donde fue portavoz del Grupo del Partido Socialista Europeo en la Comisión de Libertades y Derechos de los Ciudadanos, Justicia y Asuntos de Interior. En 2004 fue nombrada secretaria general del Patronat Català pro Europa y delegada de la Generalitat de Catalunya ante la UE, cargo que simultanea desde 2006 con el de Secretaria para la UE del Departamento de la Presidencia de la Generalitat de Catalunya. En febrero de 2010 fue nombrada vicepresidenta del Grupo del Partido Socialista Europeo del Comité de las Regiones.

8. Ruegos y preguntas.