



REUNIÓN CONJUNTA DE LA COMISIÓN PERMANENTE Y EL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 12 de noviembre 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. Proyectos de RD y Orden ministerial sobre subvenciones a pasajeros residentes no peninsulares.
 - 2.2. Tramitación parlamentaria del proyecto de Ley de Puertos. Disposiciones adicionales en materias de Marina Mercante.
 - 2.3. Proyecto de Reglamento comunitario sobre derechos de los pasajeros en el transporte marítimo.
 - 2.4. Adaptación de los buques de pasaje a personas con movilidad reducida (RD 1544/2007). Reunión en la DGMM (5 noviembre).
 - 2.5. Gripe A. Sistema de notificación para buques en servicios regulares y estratégicos con las islas.
 - 2.6. Reuniones en ECSA.
 - 2.7. Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Directiva 2005/33/EC sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
 - 3.1. Informe sobre la reunión celebrada en EMSA (Lisboa), el 15 de octubre.
 - 3.2. Reunión con el ministerio de Industria (4 noviembre).
 - 3.3. Debate y, en su caso, adopción de los acuerdos que procedan.
4. Enrole de tripulantes no comunitarios a bordo de buques del REC.
 - 4.1. Aportación trimestral de datos de las empresas.
 - 4.2. Reunión con D.G. de Inmigración (5 noviembre).
5. Cluster Marítimo. Asamblea electoral, 22 de octubre.
6. Altas y Bajas en la Asociación.
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 1 de octubre. El borrador de acta se circuló con fecha 30 de octubre, 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. Proyectos de RD y Orden ministerial sobre subvenciones a pasajeros residentes no peninsulares.

Como se recordará, el pasado mes de junio, ANAVE fue consultada sobre un Proyecto de RD que modifica el procedimiento de reintegro de subvenciones a residentes, en el que no se tenían en cuenta las alegaciones ya planteadas por ANAVE en 2008 y se introducían nuevos elementos de discriminación en perjuicio del transporte marítimo frente al aéreo. Este asunto se trató ampliamente en reuniones de la Comisión Permanente de ANAVE con el Secretario General de Transportes y la Directora General de la Marina Mercante.

El 9 de octubre recibimos, de manera informal, un nuevo texto del RD al que se respondió urgentemente, como se nos había pedido. En nuestro informe reconocíamos que por fin de atendían algunas de las peticiones de ANAVE, pero reiteramos que se mantenían varias de las principales discriminaciones respecto del transporte aéreo.

Junto con dicho texto recibimos un nuevo borrador de Orden de desarrollo del citado RD. Tras circular ésta a las empresas y a la vista de los comentarios recibidos, estamos preparando un documento de alegaciones en la línea acordada en la reunión de la Comisión Permanente del pasado 8 de julio, es decir, insistiendo en facilitar el transporte bonificado de un vehículo y solicitando la plena homologación del transporte marítimo frente al aéreo, con especial mención de las siguientes peticiones:

- Liquidaciones mensuales para las empresas.
- Treinta días de plazo máximo para que la DGMM complete el control de las liquidaciones realizadas.
- Porcentajes de errores admitidos.
- Permitir que las empresas navieras desarrollen en colaboración con las AA.PP. el procedimiento de control de embarque y para la realización del listado de pasajeros y carga embarcados.
- Limitar la información a incluir en las tarjetas de embarque a la mínima necesaria, de nuevo en las mismas condiciones que en el transporte aéreo.

2.2. Tramitación parlamentaria del proyecto de Ley de Puertos. Disposiciones adicionales en materias de Marina Mercante.

El pasado 30 de octubre la DGMM facilitó informalmente a ANAVE una copia de una serie de propuestas de enmiendas a la ley 48/2003, que había dirigido al Grupo Socialista a través de ministerio de Fomento y que, en realidad, se refieren a materias de Marina Mercante y modifican principalmente la ley 27/1992 (LPEMM). El 3 de noviembre se remitió a la DGMM un escrito con comentarios y propuestas alternativas.

Una de estas propuestas facultaría a las autoridades marítimas a expulsar de manera automática del Registro de Buques, a 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 registra*”. Esta sanción se aparta sustancialmente de las medidas establecidas en la Directiva 2009/16 (CE), sobre *Port State Control*, sin someterse, por otra parte, a las garantías básicas del procedimiento sancionador reconocidas en la legislación española, lo que comunicamos la DGMM, facilitando una re-

dación alternativa que entendemos conforme con la normativa legal y procedimiento citados.

Otra de las enmiendas modificaría el art. 107 de la LPEMM sobre hundimiento de buques, para eliminar el derecho de limitación de la responsabilidad por reclamaciones derivadas de hundimientos, naufragios, varadas o abandonos. El texto propuesto por la DGMM resulta sin embargo confuso y contrario, a nuestro entender, a la normativa internacional aplicable (Convenio de Londres de 1976 sobre Limitación de Responsabilidad por Créditos Marítimos, modificado por el Protocolo de 1996), en la que se reconoce el derecho de limitación de responsabilidad por este tipo de reclamaciones, únicamente con una serie de exclusiones tasadas. Ello se puso también de relieve a la DGMM en las alegaciones remitidas, facilitando también una propuesta alternativa que entendemos jurídicamente adecuada.

También planteaba la DGMM la modificación de los apartados tres.1 y cinco de la Disposición Adicional XV sobre la inscripción de buques en el Registro Especial de Canarias, para permitir la inscripción en el mismo de remolcadores y otros buques de servicio de puerto. Sobre este asunto hemos recordado que la regulación en esta materia debe ser conforme a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, que contienen requisitos específicos para que tales buques puedan beneficiarse de ayudas de Estado.

Adicionalmente, se reconoce por fin la posibilidad de embarcar en buques españoles un Capitán y/o Primer Oficial no español, nacionales de los Estados miembros de la UE, en cumplimiento de una sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 2003. (Ver apartado 7.4 de estas notas).

Por último, hemos aprovechado para reiterar, una vez más, la petición de que modifique el art. 118.2.b de la LPEMM, sobre responsabilidad por sanciones por faltas náuticas de la tripulación, haciéndola recaer en las personas culpables de las mismas en cada caso, sin perjuicio de la responsabilidad civil del armador.

2.3. Proyecto de Reglamento comunitario sobre derechos de los pasajeros en el transporte marítimo.

El 9 de octubre, el Consejo de Ministros de Transportes de la UE alcanzó un acuerdo político sobre este proyecto de Reglamento. La Presidencia sueca del Consejo trata ahora de alcanzar una “posición común”, que será objeto de un análisis tripartito entre el Consejo, la Comisión y el Parlamento, previamente a su remisión al Parlamento en segunda lectura.

No obstante, está previsto que tengan lugar discusiones informales previas entre el Consejo y la recientemente nombrada ponente (*rapporteur*) para la tramitación de este proyecto en el Parlamento, la Europarlamentaria socialista Dña. Inés Ayala Sender.

Estamos ya en contacto con la Sra. Ayala, a quien se ha felicitado por su reciente nombramiento, transmitido el interés del sector en este proyecto en tramitación y anunciado la remisión de comentarios detallados sobre el último texto de que disponemos, mediante carta remitida el pasado 20 de octubre y varias conversaciones telefónicas con su asistente. También ECSA, en una reunión celebrada en Bruselas el pasado 3 de noviembre, han tomado contacto con el asistente de la Sra. Ayala.

Las últimas modificaciones contenidas en el texto de acuerdo político pueden ser valoradas positivamente en su conjunto, y especialmente en lo que respecta al art. 20a sobre excepciones de responsabilidad. Con la redacción actual del artículo, la obligación de compensar parcialmente el precio del billete en casos de retrasos en la llegada quedaría exceptuada no solo en caso de condiciones meteorológicas adversas, sino también por cualquier otra circunstancia extraordinaria e inevitable que obstaculice la prestación del servicio. La excepción por condiciones meteorológicas adversas se extiende además a las obligaciones de

ofrecer refrigerios o alojamiento en caso de retraso en la salida. También se valora positivamente la reintroducción de la posibilidad de limitar a un máximo de 120 Euros por pasaje-ro el coste de alojamiento que el transportista puede verse obligado a asumir en caso de cancelaciones o retrasos en la salida.

No obstante lo anterior, el nuevo texto mantiene cuestiones sobre cuya modificación se debe seguir insistiendo (entre ellas la necesidad de excluir claramente del ámbito de aplicación a los buques diseñados para el transporte de mercancías, vehículos y carga), junto con otras sobre las que se ha retrocedido, en materias como la denegación de venta de billetes a personas discapacitadas cuando las características del puerto impidan la prestación de asistencia o la responsabilidad del transportista efectivo frente a la del contractual, en caso de subcontratación de servicios.

2.4. Adaptación de los buques de pasaje a personas con movilidad reducida (RD 1544/2007). Reunión en la DGMM (5 noviembre).

A finales de 2007, se publicó el RD 1544/2007 que regula las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad y del que se informó en la Circular SMA 29/2007/AB e Informe Técnico 1/2008. Según este RD, las empresas titulares de líneas marítimas de pasaje deberán cumplir las exigencias de accesibilidad según el siguiente calendario de aplicación:

- A partir del 5 de diciembre de 2009 todos los buques nuevos, entendiéndose como tales los buques de pasaje de las clases A, B y C y naves de pasaje de gran velocidad cuya quilla se haya instalado o estuviera en fase de construcción equivalente en la fecha del 5 de junio de 2008 o posteriormente.
- A partir del 5 de diciembre de 2010, deberá haber al menos 1 buque accesible a personas con discapacidad en cada línea regular, para cada día de servicio y sentido de la línea. Si para ello fuese necesario adaptar buques previamente existentes, las empresas deberán hacerlo.

No será obligatorio adaptar todos los buques anteriormente existentes, en la medida en que no sea necesario para cumplir este último requisito. Por ejemplo, si en una línea hubiese más de un buque en servicio, bastaría con que uno cumpliera.

Las empresas deberán formar a la tripulación que preste atención al pasaje para que puedan asistir y auxiliar a los pasajeros con discapacidad en cualquier situación (durante la travesía y en caso de emergencia), con arreglo a unas normas de actuación y protocolos que deberán establecer los organismos competentes.

El 5 de noviembre, representantes de Acciona Trasmediterránea y Balearia, acompañados por D. Manuel Carlier y Dña. Aráiz Basurko, se reunieron con el Subdirector General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos de la DGMM y varios de sus técnicos, para tratar este asunto. La reunión fue positiva y se desarrolló en un clima de colaboración por ambas partes.

Como resultado de la misma, se propuso crear un Grupo de Trabajo formado por las empresas afectadas y en el que colaboraría algún funcionario de la citada Subdirección para, por una parte, definir el contenido de los Manuales técnicos sobre accesibilidad, que posteriormente las empresas deberán adaptar a sus buques y presentar para su aprobación a la Administración, y, por otra, los contenidos de los programas de formación que deberán impartir las empresas a sus trabajadores. Se pedirá al Comité Directivo que confirme la creación de dicho grupo y la participación de ANAVE en el mismo.

2.5. Gripe A. Sistema de notificación para buques en servicios regulares y estratégicos con las islas.

El 2 de octubre, la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación nos remitió a consulta un borrador de “Plan sectorial de prevención y actuación frente a los efectos de la pandemia del virus H1N1 en el sector transportes”, tal y como se nos había adelantado en la reunión que mantuvimos en la DGMM el 15 de septiembre, con motivo de la iniciativa del Ministerio de Fomento de analizar y realizar un seguimiento del posible impacto de la gripe A en los tráficos “estratégicos” con territorios españoles no peninsulares.

El Plan se centra únicamente en el transporte marítimo de pasajeros y mercancías esenciales (alimentos, productos sanitarios y material hospitalario), por lo que, a diferencia de lo que inicialmente se pensaba, las empresas que transportan productos energéticos (gas, hidrocarburos, etc.) están exentas de enviar la información a la DGMM.

Una vez consultadas las empresas asociadas, y al no recibir observaciones al citado documento, informamos favorablemente sobre el mismo.

El 20 de octubre se activó el Plan de Actuación que incluye una “Plantilla sobre incidencia en el servicio” que, hasta nueva orden, las empresas afectadas deben enviar cumplimentada semanalmente a la DGMM, todos los miércoles antes de las 14.00 horas.

Además, en el mismo, se recomienda a las empresas elaborar un Plan de Contingencia que prevea las medidas necesarias para asegurar la prestación de los servicios. La DGMM ha solicitado a aquellas empresas que dispongan de un plan formalizado y no tengan inconveniente en ello, lo envíen al Comité de Seguimiento de Transporte Marítimo.

Las instrucciones de actuación que la DGMM ha solicitado a las empresas afectadas, así como los teléfonos de contacto habilitados para comunicaciones urgentes, se detallan en la circular Varios/76-09/AB, enviada el 20 de octubre.

2.6. Reuniones en ECSA.

El martes 3 de noviembre D. Manuel Carlier presidió una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA, celebrada en Bruselas, a la que también asistió Dña. Elena Seco. Entre los asuntos más importantes tratados figuran:

- La revisión, prevista para 2010, de las Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo. Aunque de los primeros contactos de ECSA con la DGTREN se desprende que ésta previsiblemente apoyará una extensión de las directrices actuales, sin modificaciones sustanciales, ECSA es consciente de que no será una tarea fácil, por varios motivos:
 - Los sindicatos ya están presionando para que se incluyan restricciones a las nacionalidades de las tripulaciones.
 - Los problemas que habitualmente plantea la DGCOMP en relación con la compatibilidad de las directrices con la normativa comunitaria.
 - La lucha interna que se está planteando actualmente, dentro de la Comisión, entre la DGTREN y la DGMARE, que pretende asumir todas las competencias posibles sobre los asuntos relacionados con el transporte marítimo.

ECSA ha remitido un extenso cuestionario a todas las asociaciones nacionales para recabar información sobre las medidas actualmente en vigor en los distintos países y los presumibles efectos positivos que han tenido para el sector, que hemos contestado en la medida en que había información disponible.

Hay que recordar que estas Directrices son la base legal de nuestro Registro Especial de Canarias y el sistema de Tonnage Tax, por lo que su importancia para el sector es extraordinaria. Se acordó proponer al Board de ECSA, que se reunirá el día 2 de diciembre en Bruselas, la conveniencia de contratar un consultor externo que dé forma y presente de manera atractiva y convincente toda la información remitida por las asociaciones nacionales.

- Contenido máximo de azufre de los combustibles marinos. Sobre este asunto, y tras la decepcionante carta firmada recientemente por la DGENV (Medio Ambiente), se acordó realizar una gestión informal con Fotis Karamitsos (DGTREN) para confirmar el punto de vista de esta Dirección. Este asunto se trata ampliamente en el punto 3 de estas mismas notas.

El *Board of Directors* de ECSA se reunirá el día 2 de diciembre en Bruselas. Tras la reunión está previsto mantener un almuerzo de trabajo con algunos miembros del Parlamento Europeo, principalmente de los Comités de Transportes y de Medio Ambiente. Está previsto que asistan D. Juan Riva, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco. ANAVE está haciendo gestiones para recabar la presencia de miembros españoles del Parlamento.

Aprovechando esta ocasión, y a propuesta de la asociación de Chipre, se ha programado una reunión del Medgroup (Asociaciones mediterráneas) la tarde del 1 de diciembre, en Bruselas, para analizar aquellos asuntos de la agenda del Board en los que los países del Mediterráneo puedan tener una posición común.

2.7. Asistencia a otras reuniones y jornadas.

Desde la última reunión del Comité Directivo, celebrada el pasado 1 de octubre, ANAVE ha participado en numerosas reuniones, entre las que cabe citar las siguientes:

- El 7 de octubre, tuvo lugar una reunión de la Comisión de Buques Tanque de ANAVE, que presidió D. Andrés Luna y en la que participaron varias empresas asociadas, junto con D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco.
- El 13 de octubre, D. Manuel Carlier representó a ANAVE en la toma de posesión del Contralmirante Ingeniero D. Luis Palao Lechuga como Director de Canal de Experiencias Hidrodinámicas de El Pardo (CEHIPAR).
- El 14 de octubre, D. Manuel Carlier coordinó la posición de ECSA, Intertanko, OCIMF y SIGTTO en una reunión técnica de EMSA, celebrada en Lisboa, relativa al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo (ver Apartado 3 de estas Notas). Participaron también en la misma representantes de la E.N. Elcano.
- Ese mismo día, D. Adolfo Utor asistió a una reunión de la Junta Directiva de la CEOE en Madrid.
- El 21 de octubre, D. Manuel Carlier participó en la reunión anual del Comité Español del Germanischer Lloyd, a la que asistieron 19 representantes del sector marítimo y de la construcción naval españoles. Posteriormente, varias empresas asociadas participaron en el almuerzo que se celebra tradicionalmente en el restaurante Jockey.
- El 22 de octubre, D. Manuel Carlier asistió, en Madrid, a una Asamblea Extraordinaria del Clúster Marítimo Español, en la que se eligió a D. Federico Esteve como nuevo Presidente de esta organización, tras el fallecimiento de D. Miguel Pardo Bustillo en agosto pasado (ver Apartado 5 de estas Notas).

- El 26 de octubre, Dña. Elena Seco y Dña. Araiz Basurko participaron en una reunión con técnicos de la Dirección General de la Marina Mercante para tratar sobre la entrega de residuos en los puertos.
- El 27 de octubre, D. Guillermo Mendía participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo General del Instituto Social de la Marina.
- El 28 octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron, en las oficinas de ANAVE, con D. Federico Esteve, recientemente elegido Presidente del Clúster Marítimo Español (ver Apartado 5 de estas Notas).
- El 29 de octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron, también en la sede de ANAVE, con D. Enrique Ticó, Presidente de la Asociación de Transporte Marítimo de Corta Distancia.
- El 3 de noviembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en una reunión del *Shipping Policy Committe* de ECSA en Bruselas (ver Apartado 2.6 de estas Notas).

Próximas reuniones a las que se tiene previsto asistir:

- El 10 de noviembre, D. Manuel Carlier participará a una reunión del Patronato de la Fundación Ingeniero Jorge Juan, en Madrid.
- El 1 de diciembre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participarán en una reunión del Medgroup en Bruselas.
- El 2 de diciembre, D. Juan Riva, Vicepresidente de ECSA, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participarán en una reunión del *Board of Directors* de ECSA en Bruselas. A continuación se celebrará un almuerzo con los miembros de los Comités de Transportes y de Medio Ambiente del Parlamento Europeo.

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

3.1. Informe sobre la reunión celebrada en EMSA (Lisboa), el 15 de octubre.

Ante la insistencia de las organizaciones del sector sobre este asunto, el pasado día 15 de septiembre, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), por encargo de la Comisión Europea, organizó una jornada de trabajo, en su sede en Lisboa, en la que se analizaron los citados problemas de seguridad, sus causas y posibles soluciones técnicas.

La jornada comenzó con la exposición por los consultores AEA de los resultados de un estudio encargado por la Comisión Europea sobre este asunto. De las conclusiones de este estudio y de lo tratado en la citada reunión se deduce que:

- Los problemas de seguridad puestos de manifiesto por el sector tienen fundamento y se basan en la necesidad de modificar las calderas proyectadas para operar con HFO antes de que puedan utilizar con seguridad MGO. De otro modo, en caso de fallo de la llama, existe una probabilidad elevada de accidente e incluso explosión del hogar de la caldera, con consecuencias potencialmente catastróficas.
- Es necesario hacer un análisis individualizado de todos y cada uno de los buques y deducir del mismo las transformaciones que se precisan en cada caso en quemadores, sistema de combustible, bombas, sistema de control, etc. Siempre que sea posible, en este trabajo se debe contar con la colaboración de los fabricantes de la caldera y sus acceso-

rios y el proyecto correspondiente debe ser visado por la Sociedad de Clasificación del buque.

- Se debe formar adecuadamente a la tripulación y redactar nuevos procedimientos operativos para las calderas, que se deben incluir en el Sistema de Gestión de la Seguridad aprobado por el Estado de bandera.
- Existen actualmente unos 260 LNGs y unos 1.400 petroleros que deben realizar ese proceso y que no tendrán suficiente tiempo para adaptarse antes del 1 de enero de 2010.
- Aunque la citada normativa europea data de 2005 y es en general conocida, existen varias razones que justifican, de una u otra forma, que la gran mayoría de dichos buques no hayan sido aún adaptados. Entre ellas cabe citar:
 - Las organizaciones de armadores formularon sus preocupaciones sobre seguridad a la Comisión ya en enero de 2007, mediante una carta de ECSA a la Comisión Europea. Dada la obligación que tenía la Comisión de proponer una revisión de la Directiva en 2008, los armadores tenían expectativas razonables de que la Directiva se adaptase al Anexo VI del Convenio MARPOL, o al menos se modificase para los buques en los que se presentaban problemas de seguridad.
 - En muchos casos, las soluciones técnicas no han estado disponibles hasta muy recientemente.
 - El coste de la adaptación es muy elevado, cifrándose en el estudio de AEA en unos 600.000 euros por LNG y unos 150.000 euros por petrolero. Este coste está yendo en aumento en las últimas semanas, a medida que crece la presión sobre los fabricantes de equipos. Las últimas cotizaciones para LNGs cifran en 1.400.000 euros solamente los materiales, sin incluir el montaje ni el coste derivado de la inmovilización del buque, que se estima al menos en otro tanto. Por tanto, para los LNGs los costes totales pueden elevarse a 3 millones de euros por buque.
 - En la situación de fuerte depresión por la que atraviesa el mercado de fletes desde hace ya un año, es comprensible que las empresas no hayan acometido inversiones de esta magnitud sin tener una plena confirmación de que la Comisión no iba a proponer el alineamiento con MARPOL antes del 01.01.2010.
- Sea como fuere, la situación “de facto” es que el porcentaje de buques que se han adaptado es hasta ahora muy reducido. En la citada reunión, las Sociedades de Clasificación presentes (Lloyd’s Register, Bureau Veritas, Germanischer Lloyd, Det Norske Veritas y China Classification Society) manifestaron haber recibido en total menos de 20 encargos, de los cuales la gran mayoría aún no se han cumplimentado. Aún cuando algunos de estos encargos se puedan referir a series de buques, es sabido que éstas suelen ser muy cortas, rara vez más de 8 ó 10 unidades, por lo que el porcentaje de encargos en firme respecto de los buques a transformar sería en todo caso inferior al 5%.
- Las Sociedades de Clasificación manifestaron también que, aunque los principales riesgos se producirían en calderas de propulsión (buques LNG) y grandes calderas auxiliares (otros buques tanque), existe cierto riesgo en todos los buques de cualquier tipo que utilizan calderas de vapor auxiliares a HFO, incluso de tamaño relativamente pequeño. Esto aumentaría el número de buques afectados a varias decenas de miles.

Por todo lo anterior, se constató en la reunión un pleno consenso de todos los representantes del sector, incluyendo IACS y los constructores de calderas sobre:

- La necesidad de prever, con urgencia, un periodo de entrada en vigor progresiva (phasing-in) de la Directiva que permita disponer de tiempo suficiente para dar solución a los problemas técnicos y de seguridad que ocasiona esta normativa a los buques que utilizan calderas (al menos un año).

- Para beneficiarse de este plazo, es razonable que se exija a los armadores que acrediten que ya están en contacto con los suministradores de equipos y que su Sociedad de Clasificación ha autorizado o está estudiando el plan de transformaciones necesarias.
- La existencia de una problemática diferenciada para los gaseros LNG, que justifica un tratamiento especial, mediante el llamado método de “equivalencia” (quemar una mezcla de gas natural más fueloil, que generaría menos emisiones que el uso de gasoil de 0,1% de azufre).

El 21 de octubre, la DG ENV de la Comisión contestó a una carta de Det Norske Veritas en la que planteaba su preocupación por estos riesgos de seguridad. La respuesta fue muy negativa, descartando cualquier actuación de la Comisión y dejando el asunto en las manos de los Estados miembros, en la medida en que la Directiva les da margen de maniobra.

El 5 de noviembre, recibimos el informe definitivo de EMSA sobre la reunión, que resulta en líneas generales fiel con lo tratado en la misma, según se ha descrito anteriormente y claramente contradictorio en algunos aspectos con la respuesta de la DG ENV. Sobre esta base, ICS, Intertanko, OCIMF, SIGTTO y, previsiblemente, también IACS, van a pedir a la DG TREN que se pronuncie.

3.2. Reunión con el ministerio de Industria (4 noviembre).

Por acuerdo de la Comisión de Buques Tanque de ANAVE, se solicitó una reunión al Director General de Hidrocarburos del ministerio de Industria, al que se envió un informe detallado en los términos antes expuestos.

El 4 de noviembre se mantuvo una reunión en el ministerio de industria con el Subdirector General de Hidrocarburos, D. Sergio López Pérez, a la que asistieron por parte de ANAVE D. Andrés Luna, D. José Antonio Baura, D. Julio Trenas y D. Manuel Carlier, así como representantes de Repsol, Cepsa, Iberdrola y D. Juan Otero, de la DGMM.

En esta reunión se plantearon posibles soluciones a la problemática planteada con el fin de evitar, por una parte, problemas de seguridad y, por otra, riesgo de desabastecimiento en España de crudo o gas natural.

Se acordó constituir un grupo de trabajo interministerial, con presencia de ANAVE, para tratar sobre la futura revisión de la Directiva, para intentar incluir expresamente en la misma la solución de “equivalencia” para los LNGs.

El representante de la DGMM ofreció consultar con sus superiores su posible respaldo a las soluciones pragmáticas que se habían propuesto en la reunión y a que, en su caso, se instruya adecuadamente a todos los Capitanes Marítimos para asegurar una aplicación uniforme por los mismos.

Es previsible que para la fecha de la reunión del Comité Directivo se pueda contar con una respuesta definitiva de la DGMM, de la que, en su caso, se informaría verbalmente.

3.3. Debate y, en su caso, adopción de los acuerdos que procedan.

Sobre la base de la información anterior, y teniendo en cuenta las novedades que puedan producirse, se pedirá al Comité Directivo que debata y, en su caso, acuerde las medidas que se consideren oportunas.

4. Enrole de tripulantes no comunitarios a bordo de buques del REC.

4.1. Aportación trimestral de datos de las empresas.

Tras la reunión mantenida, el pasado 9 de julio, en la sede de la D.G. de Inmigración, para examinar conjuntamente los contratos aportados por las empresas navieras en aplicación del acuerdo suscrito por ANAVE, UGT-MAR y CCOMAR en marzo de 2006, las empresas han continuado informando sobre los nuevos enroles producidos con vistas a la siguiente reunión y aportando las copias básicas de los nuevos contratos.

En cumplimiento de lo acordado en la citada reunión, y una vez recopilada toda la información recibida de las empresas, el 26 de octubre, ANAVE remitió a la DGI un listado definitivo, con datos totales agregados, referentes al día 30 de septiembre, el que se constata que el número de trabajadores permanece por debajo del cupo pactado, y con un ligero descenso respecto de los datos presentados en el mes de julio.

4.2. Reunión con D.G. de Inmigración.

El 5 de noviembre, D. Manuel Carlier y D. Guillermo Mendía se reunieron con la nueva Subdirectora General de Régimen Jurídico de la D.G. de Inmigración, Dña. Belén Roel, con el objeto de ponerla al corriente sobre los antecedentes de este asunto y la extraordinaria importancia del mismo para las empresas navieras y, en particular, para la viabilidad de que exista flota mercante bajo pabellón español. La reunión se desarrolló en un tono muy positivo y la aportación de esta información fue valorada muy favorablemente por la Subdirectora.

Asimismo se analizó la tabla resumen de la situación de enrole de tripulantes extranjeros al 30 de septiembre y se acordó mantener una reunión próximamente con los sindicatos para la puesta en común de esta información, deseablemente en el mes de noviembre.

5. Cluster Marítimo. Asamblea electoral, 22 de octubre.

Debido al repentino fallecimiento del anterior presidente, D. Miguel Pardo Bustillo, el Cluster Marítimo Español convocó una asamblea electoral, que se celebró el 22 de octubre.

D. Manuel Carlier representó a ANAVE en la misma, en la que se eligió a D. Federico Esteve, única candidatura presentada, como nuevo Presidente del CME.

Se aprobó asimismo la propuesta formulada por ANAVE para elegir a los miembros del Comité Ejecutivo del CME, en representación de los diferentes subsectores.

Además, los seis miembros del subsector de transporte marítimo y logística, que se encontraban todos presentes, acordaron que ANAVE representase al mismo en el Comité Ejecutivo del CME. Está previsto que se celebre una primera reunión del Comité Ejecutivo el día 25 de noviembre.

El 28 octubre, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron, en las oficinas de ANAVE, con el nuevo presidente, D. Federico Esteve, con quien comentaron las prioridades de ANAVE en relación con los proyectos que el Cluster tiene en marcha o previstos.

6. Altas y Bajas en la Asociación.

La empresa UNION FENOSA, fletadora en T/C de dos buques gaseros LNG, ha expresado informalmente interés por asociarse a ANAVE.

En caso de que se concrete una propuesta formal, se presentaría al Comité Directivo para su consideración y posible aprobación.

7. Asuntos varios.

7.1 Piratería. Modificación del Reglamento de Seguridad Privada.

El 31 de octubre se publicó el RD 1628/2009, que modifica varios artículos de los Reglamentos de Seguridad Privada y Armas, para permitir embarcar en buques de bandera española (tanto mercantes como pesqueros) vigilantes de seguridad privada con armamento adecuado para cumplir tareas de protección (previniendo y repeliendo ataques), cuando dichos buques estén fuera de las aguas territoriales y en situaciones de especial riesgo para las personas y bienes.

Dos días más tarde, el Ministerio de la Presidencia publicó en el BOE la Orden PRE/2914/2009, que desarrolla el RD citado y que fija los términos y condiciones para la tenencia, control, utilización y adquisición de armas de guerra por las empresas de seguridad privada, así como las características del armamento autorizado.

Según esta Orden, estos servicios sólo los podrán realizar empresas de seguridad de ámbito estatal, inscritas en el registro del Ministerio del Interior y autorizadas para prestar servicios y actividades de vigilancia y protección. También establece que los vigilantes deberán hacer un uso limitado de este tipo de armas, con el único objetivo de prevenir y disuadir los posibles ataques, si bien permite, en caso de necesidad, que se utilicen las armas como medio de defensa para repeler agresiones armadas de forma adecuada y proporcional.

Los medios de comunicación han informado sobre el ofrecimiento del Gobierno Vasco de financiar el 25% del coste que supone embarcar seguridad privada en los buques atuneros que faenan en el Índico y la posibilidad de que el Ministerio de Defensa cubra otro porcentaje y/o establezca una "línea de financiación" de la seguridad privada de los buques. En cualquier caso, se ha vuelto a descartar la posibilidad de embarcar militares a bordo de los buques.

Se consultará al Comité Directivo si es conveniente que ANAVE tome alguna medida al respecto.

7.2 Aplicación del límite del 0,1% de azufre en los combustibles marinos.

El 8 y 19 de octubre se recordó a las empresas mediante las circulares SMA/28-29/2009/AB la aplicación a partir del 1 de enero de 2010 del límite del 0,1% de azufre en los combustibles marinos que se permitirá utilizar a los buques atracados en puertos marítimos y de navegación interior de la UE, en cumplimiento de la Directiva europea 2005/33 (que fue traspuesta a la normativa española en el RD 1027/2006).

A partir de la fecha indicada los buques deberán:

- Disponer de combustible con un contenido de azufre inferior al 0,1% (en la práctica sólo puede ser MGO) para consumirlo cuando se encuentren atracados en puerto.
- Implantar (en particular, en el sistema de gestión de la seguridad de la empresa, en aplicación del Código ISM) los procedimientos operativos para realizar a bordo el cambio de un combustible a otro y familiarizar a la tripulación en su aplicación.

Están exentos de cumplimiento los buques atracados en puerto un tiempo inferior a 2 horas, con arreglo a horarios publicados, los que apaguen todas las máquinas y se conecten a la electricidad en tierra y los de navegación interior.

La norma da un tratamiento especial a los puertos de zonas ultra-periféricas de la UE (Islas Canarias, Azores, Madeira), debido a las dificultades que se pueden presentar en dichas zonas para suministrar Marine Gas Oil (MGO) con un contenido de azufre inferior al 0,1%. Por ello, la Directiva en su conjunto no se aplica a los tráficos interinsulares entre puertos de Canarias, ni tampoco a los buques atracados en dichos puertos.

En consecuencia, los buques deberán disponer a bordo de suficientes tanques de almacenamiento y sistemas de manipulación para poder segregar los distintos tipos de combustibles que se permite utilizar en cada zona (alta mar, zona ECA, atracado en puerto), y que se resumen en la siguiente tabla:

	Directiva Europea 2005/33			Anexo VI de MARPOL incluyendo enmiendas adoptadas en 2008					
	Alta mar	Zona ECA	En puerto 1 enero 2010	Alta mar			Zona ECA		
				Actual	1 enero 2012	1 enero 2020	Actual	1 julio 2010	1 enero 2015
% azufre	4,5%	1,5%	0,1%	4,5%	3,5%	0,5% (sujeto a revisión)	1,5%	1,0%	0,1%

Se observa que la normativa europea va más allá y endurece sensiblemente las prescripciones del Anexo VI de MARPOL por la aplicación del límite del 0,1% en el contenido de azufre para los buques que estén atracados en puerto (que en ningún caso contempla el Anexo VI).

7.3 Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia

Como conocen las empresas asociadas, ANAVE participó muy activamente en la creación de esta asociación, es miembro de la misma desde su creación, hace ya casi ocho años, y ejerció la presidencia de la misma durante 4 años.

Recientemente, hemos tenido conocimiento de que Puertos del Estado se está replanteando su contribución económica a SPC-Spain, a la cual hasta ahora ha aportado el 50% del presupuesto. Como consecuencia, es previsible que sea necesaria, incluso tal vez ya para el próximo ejercicio, una modificación sensible de los estatutos y régimen económico de SPC-Spain.

Nos mantenemos en contacto con el Presidente de SPC-Spain y se informará al Comité Directivo de cualquier novedad, especialmente en la medida en que pueda afectar al presupuesto de ANAVE para 2010.

7.4 Nacionalidad del Capitán y Primer oficial. Denuncia de la Comisión Europea a España por incumplimiento de sentencia.

Varios medios de comunicación se han hecho eco de que, el pasado 8 de octubre, la Comisión Europea (CE) denunció a España por incumplimiento de una sentencia del Tribunal de Luxemburgo (TJCE) de 20 de noviembre de 2008, al mantener la exigencia de la nacionalidad española para ejercer los cargos de capitán y primer oficial en los buques de pabellón español. De prosperar esta denuncia, el TJCE podría imponer sanciones económicas a España.

Podría dar la impresión de que, habiendo transcurrido menos de un año desde la citada sentencia, la Comisión actúa de forma demasiado apremiante. En realidad, los antecedentes de este caso se remontan a octubre de 2001, cuando el Tribunal Supremo español planteó ante el TJCE dos cuestiones prejudiciales sobre la compatibilidad entre el art. 39 del Tratado de la UE (derecho a la libre circulación de trabajadores) y ciertas normas españolas que reservan los cargos de capitán y primer oficial de los buques españoles a nacionales españoles.

En septiembre de 2003, el TCJE dictaminó que el respeto al derecho de libre circulación de los trabajadores implica que un Estado miembro sólo puede reservar a sus nacionales dichos cargos si las prerrogativas de poder público atribuidas a los mismos se ejercen efectivamente, de forma habitual, y no representan una parte muy reducida de sus actividades. Aunque este fallo fue confirmado por el Supremo español en sentencia de 4 de diciembre de 2003, ello no supuso una modificación de la legislación española.

Habiendo transcurrido el tiempo y mantenido correspondencia con el gobierno español al respecto, y dado que España no ha incorporado aún a su ordenamiento interno la citada sentencia, la Comisión sometió nuevamente el asunto al TJCE para que éste confirmase expresamente el incumplimiento.

El gobierno de España alegó que está previsto modificar nuestra legislación mediante el Proyecto de Ley General de la Navegación (PLGN), que no pudo ser tramitado en la pasada legislatura. Ante estas alegaciones, el TJCE confirmó, en la sentencia de 20 de noviembre de 2008 a que hacemos referencia al principio, que permanece la incompatibilidad de la legislación española (básicamente, la ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) con el artículo 39 CE. Ello ha dado pie a que la Comisión pida una sanción por incumplimiento de sentencia.

El artículo 212 del PLGN, que se encuentra ya en el Congreso de los Diputados solucionaría definitivamente el problema, pues dice: *“El Capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. El resto de la dotación en el caso de buques mercantes deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en su 50 por ciento”.*

Ahora bien, dado que el PLGN no ha comenzado aún su tramitación parlamentaria efectiva y la conveniencia de evitar una nueva sentencia desfavorable del TJCE, la DGMM ha incluido en párrafo indicado entre sus propuestas de enmiendas a la Ley 48/2003, a que se ha hecho referencia en el apartado 2.2 de estas notas.

8. Ruegos y preguntas.