



## **REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE**

**Jueves, 15 de marzo de 2012, 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 (8 marzo 2012).
  - 2.2. Convenio sobre ayudas al embarque de alumnos en prácticas del ejercicio 2012.
  - 2.3. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: CEOE, Cluster Marítimo, SPC-Spain.
  - 2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.
3. Informe sobre entrevistas mantenidas con altos cargos de la Administración:
  - 3.1. Secretaria General de Transportes y Director General de la Marina Mercante.
  - 3.2. Presidente de Puertos del Estado.
4. Revisión de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
5. Asuntos varios.
6. Ruegos y preguntas.

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

El borrador de acta se circuló el día 5 de marzo, junto con la convocatoria de esta reunión. No habiéndose recibido observaciones, se propondrá su aprobación.

## **2. Novedades habidas y gestiones realizadas.**

### **2.1. Acto de entrega de los premios ANAVE de periodismo (8 marzo 2012).**

El pasado 8 de marzo, tuvo lugar el acto público de entrega de los Premios ANAVE de Periodismo 2011 (ya en su décima edición), en la Asociación de la Prensa de Madrid. En representación del ministerio de Fomento intervino el Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero. Asistieron numerosos representantes del sector y medios de comunicación.

El Presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, informó sobre las últimas noticias, positivas, relacionadas con la Asociación. A continuación intervino el Director General de la Marina Mercante, D. Manuel Carlier presentó, al inicio, un avance de datos sobre la evolución de la flota mercante española y el comercio marítimo mundial y nacional en 2011.

El DGMM realizó una intervención breve pero muy positiva y, en particular, mencionó que el ministerio de Fomento tiene previsto diseñar y poner en marcha un Plan Estratégico para potenciar la competitividad del registro de buques español y del transporte marítimo en general, para lo que está previsto consultar al sector.

El primer premio (6.000 euros) correspondió a D. Luis Collazo, por un conjunto de artículos publicados en "La Voz de Galicia". Los dos accésits, (2.000 euros cada uno), recayeron en D<sup>a</sup> Raquel Díaz, por un reportaje publicado en "Cinco Días", y en D. Eugenio Fuentes, por una columna publicada en "HOY - Diario de Extremadura".

El Jurado había estado compuesto en esta ocasión por D. Rafael Rodríguez Valero, como representante del Ministerio de Fomento; D. Eladio Meizoso, Redactor de Economía de la Cadena Ser, y D. Francisco Pascual, Jefe de Economía del diario "El Mundo"; así como D. Adolfo Utor y D. Manuel Carlier, en representación de ANAVE.

El acto, y las declaraciones de ANAVE y del DGMM en el mismo, han sido recogidas en varios medios de comunicación especializados y económicos.

### **2.2. Convenio sobre ayudas al embarque de alumnos en prácticas del ejercicio 2012.**

A lo largo del último mes han terminado las gestiones para acordar el Convenio para la concesión de la subvención por embarque de alumnos de este año 2012.

El texto propuesto por la DGMM era sustancialmente igual que el del Convenio del año 2011, aunque desde ANAVE sugerimos la introducción de algunos cambios.

Nuestra petición fundamental era que se tomase el 1 de diciembre de 2011 como fecha de inicio para el cómputo de los 90 días naturales de embarque, en lugar del 1 de enero de 2012. A pesar de nuestras reiteradas peticiones, finalmente la DGMM nos ha comunicado que, tras el examen del texto por parte de la Abogacía del Estado, la fecha para el inicio del cómputo será el 1 de enero, tal y como se ha venido haciendo en años anteriores.

Las demás sugerencias planteadas, han sido aceptadas y por tanto han quedado recogidas en el texto. Les recordamos que eran:

- Que, para acreditar el periodo de embarque, se acepte que el original del certificado de empresa naviera establecido en el Anexo IV de la Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la marina mercante pueda ir firmado por el Capitán del buque o bien por la Persona designada en tierra (DPA, Designated person ashore).
- Que sólo el impreso de solicitud de la subvención y el certificado de empresa se entreguen en original, y que el resto de la documentación se presente mediante copia.

Una vez el texto fue revisado y aprobado por la Abogacía del Estado, se nos hizo llegar desde la DGMM, habiendo sido ya firmado por D. Manuel Carlier y encontrándose pendiente únicamente de la firma por parte del Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero.

Tan pronto dispongamos del convenio firmado, lo circularemos a todas las empresas asociadas.

### **2.3. Participación de ANAVE en asociaciones nacionales: CEOE, Cluster Marítimo, SPC-Spain.**

#### **CEOE**

- El 22 de febrero, D. Manuel Carlier participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo del Mar de la CEOE, en la sede de ésta en Madrid.
- El 23 de febrero, D. Manuel Carlier participó en una reunión del Grupo de Trabajo sobre Prospectiva de la Actividad del Sector Privado, de la CEOE.

#### **Cluster Marítimo**

- El 9 de marzo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco asistieron a un Desayuno de Trabajo del Cluster Marítimo Español en el que intervino D. Luis Valero Artola, Secretario General de Industria y PYME.

#### **SPC-Spain**

- El 20 de febrero, en la sede de ANAVE, D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Comisión Ejecutiva para preparar la Junta que se celebró al día siguiente.
- El 21 de febrero, en la sede de la Confederación Española de Transporte de Mercancías por Carretera (CETM), D. Manuel Carlier presidió una reunión de la Junta Directiva, en la que participó también Dña. Elena Seco. Previamente se había celebrado una presentación a los medios de comunicación del Simulador actualizado de comparación de costes de cadenas logísticas de SSS y de carretera.
- El 5 de marzo, D. Manuel Carlier participó en una reunión del Grupo de Trabajo sobre Estadísticas de SPC-Spain.

### **2.4. Participación en otras jornadas y reuniones.**

Desde la anterior reunión del Comité Directivo, y además de las que se citan en otros puntos de estas notas, ANAVE ha participado en numerosas reuniones, entre las que cabe resaltar las siguientes:

- El 27 de febrero, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina (ISM).
- El 28 de febrero, se reunió la Comisión Permanente de ANAVE.

- Ese mismo día, Dña. Esther Celdrán participó en una reunión de la Comisión Ejecutiva del Consejo general del ISM.
- El 6 de marzo, Dña. Esther Celdrán asistió a una jornada sobre “La Reforma Laboral 2012 – RD-Ley 3/2012”, organizada por Deloitte Abogados y Asesores Tributarios.

Reuniones previstas a corto plazo:

- El día 13 de marzo, D. Manuel Carlier tiene previsto participar en una jornada, en el Instituto de la Ingeniería de España, dentro del ciclo de jornadas sobre “Ingeniería y Sociedad”, que tratará sobre “La ingeniería y el mar”. Expondrá una ponencia sobre “La importancia del transporte marítimo para la economía y la sociedad”.

### **3. Informe sobre entrevistas mantenidas con altos cargos de la Administración.**

#### **3.1. Secretaria General de Transportes y Director General de la Marina Mercante.**

El día 1 de marzo, el presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor y el presidente de ECSA, D. Juan Riva, acompañados por D. Manuel Carlier, mantuvieron una reunión, en el ministerio de Fomento con la Secretaria General de Transportes, Dña. Carmen Librero, acompañada por el Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Rodríguez Valero y dos asesores.

En la reunión, que duró aproximadamente 70 minutos, los presidentes de ANAVE y ECSA tuvieron ocasión de exponer ampliamente sus puntos de vista sobre asuntos marítimos de interés nacional y europeo.

Se informará verbalmente al Comité Directivo sobre lo tratado en la reunión.

#### **3.2. Presidente de Puertos del Estado.**

El día 6 de marzo, el presidente y director general de ANAVE mantuvieron una reunión con el presidente del Organismo Público Puertos del Estado (OPPE), D. José Llorca Ortega y con el nuevo Director de Servicios y Competitividad del OPPE, D. Ignacio Rondo.

La reunión duró fue más de dos horas y se desarrolló en un ambiente muy positivo de colaboración.

El Sr. Llorca hizo una amplia exposición de la nueva estructura del OPPE, que consta de tres Direcciones:

- **Recursos y Auditoría** (D. Rolando Lago), que incluirá entre otros servicios la Asesoría Jurídica, al cargo de D. José Antonio Morillo, abogado del Estado.
- **Técnica** (D. Alvaro Rodríguez Dapena): principalmente dedicada a los aspectos técnicos de las infraestructuras.
- **Servicios y Competitividad** (D. Ignacio Rondo). De la que dependerán, entre otros asuntos, la aprobación de los planes de empresa de las AAPP y los servicios portuarios, incluyendo “políticas activas de fomento de la competencia”, como el Observatorio de los servicios portuarios.

Entre los objetivos a corto plazo del OPPE, su presidente mencionó los siguientes:

- Regularizar los Pliegos de los diferentes servicios portuarios en todas las AAPP, de modo que en ningún caso se excluya la posibilidad de competencia.
- Introducción de políticas activas de promoción de la eficiencia, por ejemplo, mediante la puesta en marcha del Observatorio de los servicios portuarios.

- No existen planes de “reabrir la Ley de Puertos”, salvo algunos retoques en aspectos financieros que se introducirán mediante la Ley de Presupuestos: definición de “rentabilidad”, contribución al Fondo de Compensación interportuario, etc.
- Sin embargo, el Sr. Llorca hizo hincapié en que, desde OPPE se apoyará el cumplimiento pleno de todos los recursos que contiene la legislación actual para potenciar la competitividad de los puertos.

Los representantes de ANAVE pidieron que los Coeficientes Correctores a incluir en la Ley de Presupuestos se consultasen previamente con el sector. A esto, el Sr. Llorca indicó que esa consulta previa no estaba prevista, pero que tan pronto el proyecto de Ley entrase en el Congreso de los Diputados, estaba abierto a discutirlo con el sector (incluso asistiendo a una reunión del Comité Directivo de ANAVE). Indicó que todos los puertos con rentabilidad superior al 2,5% se verán obligados a rebajar sus tasas aplicando coeficientes inferiores a la unidad (como ejemplos concretos, mencionó a Baleares, Cartagena y Tarragona).

También mencionó que algunos puertos (como especialmente Gijón y Coruña) están en una situación financiera muy difícil y que se verán obligados a subir los coeficientes, en algunos casos hasta 1,30 (máximo permitido por la ley). No obstante, OPPE pedirá a esos puertos que hagan un esfuerzo para conseguir que las tarifas de los servicios portuarios se reduzcan, de modo que el coste total del paso del buque y la mercancía por el puerto suba lo menos posible.

Respecto de otros puntos planteados por ANAVE, el Sr. Llorca se mostró dispuesto a apoyar nuestros planteamientos en los siguientes:

- La necesidad de flexibilizar las exenciones de practicaje a los buques de escalas frecuentes. Aún tratándose de una materia de competencia de la DGMM, el OPPE tiene interés en cualquier medida que pueda potenciar la competitividad de los puertos y del transporte marítimo.
- OPPE incluirá en su página web la relación completa de las tasas y tarifas de los servicios de todas las AAPP.
- La posibilidad de que el OPPE, mediante circulares, dicte directrices para unificar la interpretación de la Ley entre las diferentes AAPP (algo a lo que en los últimos años OPPE había sido muy reacio). En este sentido, pedimos a las empresas que nos informen y a ser posible nos aporten documentación acreditativa (liquidaciones) sobre discrepancias que hayan observado en la aplicación de la ley (y, en particular, las bonificaciones a las tasas).

#### **4. Revisión de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.**

##### **4.1 Resultado de la votación en el Comité de Medio Ambiente del Parlamento (16 de febrero).**

Con antelación a la votación, enviamos a todos los miembros españoles del Comité Medio Ambiente (ENVI) del Parlamento Europeo, las propuestas de voto de ECSA sobre las enmiendas planteadas en el Proyecto de informe de la ponente Satu Hassi sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/32/CE en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo.

Nuestra intención era transmitir al ENVI que, tanto ECSA como ANAVE, entendemos que algunas de las enmiendas propuestas, que van incluso más allá de la propuesta original de la Comisión, resultarían extremadamente negativas, no sólo por razones económicas, sino también medioambientales, ya que traerían consigo un notable aumento de las emisiones de CO<sub>2</sub> por:

- Las mayores emisiones en las refinerías (en el proceso de desulfuración del combustible)

- El transvase de carga y pasajeros al transporte por carretera o aéreo, con el consiguiente aumento de emisiones.

Adicionalmente, se les informó de que una regulación europea en este asunto al margen de la OMI sería un grave precedente para otras materias, como precisamente las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte marítimo.

Por todo ello, se les pidió su **apoyo a la posición de máximo alineamiento con la normativa internacional de la OMI, sin introducir nuevos elementos que vayan más allá de la misma**, proponiéndoles unas sugerencias de voto concretas en coherencia con los criterios expuestos.

El resultado de la votación en el ENVI fue bastante negativo. Algunas de las enmiendas aprobadas van más allá del Anexo VI de MARPOL y endurecen considerablemente la propuesta inicial de la Comisión, ya de por sí bastante dura.

Así, el contenido máximo de azufre de los combustibles, para todos los buques, pasaría a ser del 0,5% en 2015 (en lugar de en 2020 como establece MARPOL) y del 0,1% en 2020 (MARPOL únicamente prevé un límite tan bajo en las SECAs). Incluso alguna de las enmiendas aprobadas apunta a un contenido máximo de azufre del 0,1% en 2015, para todos los buques.

El único aspecto positivo es que las mayorías que se han obtenido son muy frágiles y, con los números en la mano, la votación en el Pleno será muy ajustada, por lo que desde ANAVE y ECSA reiteramos nuestras gestiones cerca de los parlamentarios.

#### **4.2 Reuniones de los grupos de trabajo del Consejo de Ministros de Medio Ambiente.**

A lo largo del último mes hemos seguido en contacto permanente con los representantes de los ministerios de Medio Ambiente, Industria y Fomento en los grupos de trabajo del Consejo, en los que se ha venido debatiendo detalladamente la propuesta de Directiva, y en los cuales la delegación española viene apoyando plenamente la posición acordada por ANAVE y AOP. Junto con España, vienen manteniendo la posición de pleno alineamiento con MARPOL: Italia, Rumanía, Bulgaria, Grecia, Francia, Malta y Reino Unido. En los últimos días hemos hecho desde ANAVE gestiones que se han traducido en sumar el apoyo de Portugal.

La presidencia rotatoria del Consejo (Dinamarca en este semestre) ha presentado varias propuestas de compromiso, en un intento de conseguir un acuerdo en primera lectura. Esto parece que no sería fácil, dada la dureza de algunas de las enmiendas aprobadas por el Comité ENVI del Parlamento.

El día 12 de marzo está prevista una nueva reunión del grupo de trabajo y el 16 una del Comité de Representantes Permanentes (COREPER). A propuesta de los ministerios participantes, desde ANAVE hemos enviado una carta dirigida al Embajador y Representante Permanente Adjunto de España en la UE.

### **5. Asuntos varios.**

#### **5.1 Detenciones de buques españoles en inspecciones de control por el Estado del puerto.**

La Subdirección General de Inspección Marítima de la DGMM nos ha manifestado su gran preocupación por el hecho de que **en los dos primeros meses del año se han producido 3 detenciones a buques españoles** (dos de ellos de empresas asociadas a ANAVE).

Según nos han indicado, las causas de las detenciones están relacionadas con fallos de mantenimiento de sistemas del buque y falta de familiarización con el Código ISM.

Como saben, dicha Subdirección 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-febrero de 2012 se resumen en la tabla siguiente:

	Enero-Febrero 2011	Enero-Febrero 2012	Variación (%)
Buques inspeccionados	16	9	-43,8%
Inspecciones	16	9	-43,8%
Inspecciones con deficiencias	10	7	-30%
Porcentaje de inspecciones con deficiencias	62,5%	77,8%	<b>+24,4%</b>
Deficiencias	40	38	-5,0%
Promedio de deficiencias por inspección	2,5	4,2	<b>+68,9%</b>
Detenciones	<b>0</b>	<b>3</b>	

Como se puede apreciar, estos indicadores muestran una evolución muy negativa respecto al año pasado, por cuanto, habiendo disminuido sustancialmente las inspecciones, ha aumentado el número de detenciones y de deficiencias por inspección (+24%). Como consecuencia ha **disminuido el margen para continuar en la lista Blanca**.

También se aprecia que ha aumentado el porcentaje de inspecciones con deficiencias, gran parte de las cuales se han debido a irregularidades en los dispositivos de salvamento, seguridad estructural, maquinaria principal y auxiliar y certificados y documentación del buque.

Por medio de la circular de referencia 12/SME/AB, con fecha 9 de marzo, hemos recomendado a las empresas que **instruyan a sus tripulaciones para que presten la máxima atención a estos aspectos y que extremen las precauciones para evitar que se produzcan nuevas detenciones**, con el fin de evitar el paso del pabellón español a la lista gris, lo que aumentaría las inspecciones.

En la misma circular, hemos **consultado a las empresas su posible interés en que desde ANAVE se coordine un curso recordatorio sobre esta materia**. En el mismo, como en otras ocasiones, podrían participar como ponentes personas de la Administración y de Sociedades de Clasificación.

## 5.2 Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima

Tanto los ministerios de Justicia como de Fomento nos han confirmado que existe interés por parte del gobierno en sacar adelante este proyecto en la presente legislatura.

Se nos ha indicado que el ministerio de Justicia convocará próximamente un grupo de trabajo (que pretenden sea de una dimensión limitada, para que sea efectivo) y en el que invitarán a participar a ANAVE.

Un punto especialmente complejo puede ser el tratamiento de la responsabilidad del naviero en contratos de transporte en régimen de conocimiento de embarque. Actualmente, el proyecto de ley contempla el régimen de las reglas de La Haya-Visby, mientras que España ha ratificado las Reglas de Rotterdam. Idealmente, convendría incluir en la ley un mecanismo jurídico que permita que se aplique La Haya-Visby hasta que, eventualmente, se produzca la entrada en vigor a nivel internacional de Rotterdam. Más aún, en caso de que éstas últimas no fuesen ratificadas por los principales países marítimos, sería deseable que se pudiese aplicar La Haya-Visby o Rotterdam, dependiendo de que la otra parte hubiese o no ratificado

estas últimas. Esto puede ser complejo de instrumentar jurídicamente, pero sería probablemente la solución ideal.

Se propondrá al Comité Directivo que establezca directrices sobre cómo debe afrontar ANAVE esta nueva tramitación del proyecto de Ley.

### **5.3 Resultados de la reunión del Comité de Protección del Medio Marino de la OMI sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los buques.**

El Comité de Protección del Medio Marino de la OMI (MEPC) ha celebrado su 63º periodo de sesiones entre el 27 de febrero y 2 de marzo.

En esta reunión se han adoptado un conjunto de directrices para facilitar la puesta en práctica uniforme de las medidas obligatorias ya adoptadas para aumentar la eficiencia energética y reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GHG) del transporte marítimo, para que las Administraciones y el sector puedan aplicar las normas de forma sencilla y homogénea.

El comité MEPC mantuvo también un intenso debate sobre las distintas opciones de Medidas basadas en el Mercado (MBM) que podrían complementar las medidas técnicas y operacionales ya adoptadas. No ha sido posible avanzar mucho en esta materia, ya que los países en vías de desarrollo han vuelto a mostrar su desacuerdo con la necesidad de introducir este tipo de medidas en el caso del transporte marítimo e impidieron cualquier clase de consenso en esta reunión.

Finalmente, se acordó llevar a cabo un estudio de evaluación adicional de las repercusiones de las diferentes alternativas de MBM que se han propuesto. Éstas van desde una contribución o impuesto general sobre todas las emisiones CO<sub>2</sub> del transporte marítimo internacional; una contribución sólo para los buques que no cumplen el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto (EEDI) requerido; sistemas de comercio de derechos de emisiones y sistemas basados en la eficiencia energética real del buque, tanto en la fase de proyecto (EEDI) como de operación (SEEMP).

### **5.4 Convocatoria lanzada por el gobierno de Marruecos para el establecimiento de líneas regulares de pasaje y vehículos.**

El día 8 de marzo informamos mediante circular a todas las empresas asociadas con buques ferry de la convocatoria de ofertas lanzada por el gobierno de Marruecos para el otorgamiento de autorizaciones de duración limitada para la explotación de las líneas marítimas de pasaje y vehículos siguientes:

- Tanger Med (Marruecos) – Sète (Francia) con una frecuencia de dos salidas semanales;
- Nador (Marruecos) – Sète (Francia) con una salida semanal;
- Nador (Marruecos) – Almería con tres salidas cada dos días.

Estas autorizaciones tendrán una duración máxima de 12 meses a contar a partir del 1 de mayo de 2012. Las candidaturas deberán presentarse a más tardar el 23 de marzo de 2012 a las 15:00 horas (hora marroquí).

El detalle de la convocatoria ha sido remitido a las empresas indicadas y está a disposición de todas las empresas asociadas que lo soliciten.

### **5.5 Ordenadores de cálculo de estabilidad en petroleros.**

El 22 de febrero, el Área de Tecnología y Apoyo Técnico de la DGMM nos remitió a consulta un borrador de documento que propone elaborar normas obligatorias para llevar a bordo instrumentos de cálculo de estabilidad intacta y en averías en buques tanque tanto nuevos



como existentes, para realizar las operaciones de carga y descarga. Traslamos dicha consulta a las empresas potencialmente afectadas.

Actualmente, los buques tanque **no están obligados** a comprobar su cumplimiento con las normas sobre estabilidad con avería utilizando un programa informático. La propuesta prevé la posibilidad de **establecer excepciones**, entre otras, para condiciones de carga aprobadas en la información de estabilidad que se facilita al capitán o si la comprobación se ha realizado por medios de control remoto aprobados.

El Reino Unido ha solicitado la colaboración de la administración española para copatrocinar esta iniciativa y presentar conjuntamente el documento para su aprobación por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI que se reúne en mayo.

La justificación de esta iniciativa es conseguir una aplicación y verificación uniforme de las prescripciones sobre estabilidad con avería. En los últimos años, se ha notificado a la OMI que la información y asistencia facilitada a los buques para realizar estas comprobaciones ha sido insuficiente y se han planteado repetidamente problemas relacionados con la capacidad de los buques para demostrar el cumplimiento de los instrumentos obligatorios actuales. Además, la campaña de inspección concentrada que realizó el PSC en 2010 sobre estabilidad con avería en buques tanque reveló una falta de verificación de dichos instrumentos obligatorios.

Una vez analizada la propuesta, y al no recibir ninguna observación en contrario por parte de las empresas afectadas, **informamos positivamente sobre este asunto a la DGMM**, por entender que el coste derivado de la instalación de estos instrumentos para la verificación de la estabilidad no supondría un coste elevado y, en todo caso, sería mucho menor que el generado por las limitaciones de la carga que se podrían originar. Además, en caso de que ya existiesen **equipos instalados a bordo, sólo será necesario visarlos** y entendemos que una evaluación rápida y exacta de las condiciones de carga podría reducir la carga de trabajo del capitán y aseguraría que se aplique a nivel mundial una norma de funcionamiento internacional comúnmente acordada.

## **5.6 Ejercicio de colaboración voluntaria con la Guardia Civil y AQUAPOL.**

El 1 de marzo, el Servicio de Costas y Fronteras de la Guardia Civil y la Asociación Europea de Cooperación Policial para el Control del Transporte Marítimo/Fluvial de Mercancías Peligrosas (AQUAPOL) organizaron una reunión de presentación de la operación "MACO" sobre Operaciones coordinadas de Control Multi-agencias (*Multi-agency Control Operations*) que este año va a liderar España y para la que han solicitado la colaboración voluntaria de las empresas asociadas. Además de ANAVE, también participaron la DGMM, SASEMAR y Puertos del Estado.

Los objetivos de "MACO" 2012 son por una parte mejorar los procedimientos actuales entre las distintas agencias en materia de control de polizones en puertos comerciales, embarque de pasajeros usuarios de vehículos e investigación de descargas ilegales al mar, y por otra establecer un procedimiento de control de seguridad para embarcar en ferries.

Los puertos seleccionados para realizar la operación son: Algeciras, Alicante, Almería, Barcelona, Ceuta, Gijón, Huelva, Motril, Santander y Valencia. Según nos informaron, la colaboración de las empresas se centraría en la parte de control del embarque de pasajeros en ferries, que tienen previsto realizar en la semana del **25 al 29 de junio**.

## **6. Ruegos y preguntas.**