



## REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 22 de abril 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. Subvenciones a ANAVE y a empresas navieras en Presupuestos del Estado.
  - 2.2. Convenio Marítimo de la OIT.
  - 2.3. Reunión del Comité Ejecutivo del Cluster Marítimo Español.
  - 2.4. Reunión del *Board of Directors* de ECSA.
  - 2.5. Reunión de Intertanko en Madrid.
  - 2.6. Otras reuniones y jornadas.
3. Tramitación parlamentaria de la modificación de la Ley 48/2003, de régimen económico de los puertos.
4. Aplicación de la normativa sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
5. Asociación de promoción del transporte marítimo de corta distancia (SPC-Spain).
6. Lugar y fecha de la próxima asamblea general de ANAVE 2010.
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 11 de marzo. El borrador de acta fue circulado con fecha 12 de abril.

No habiéndose recibido ninguna observación al mismo, se propondrá su aprobación.

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

### **2.1. Subvenciones a ANAVE y a empresas navieras en Presupuestos del Estado.**

El 17 de marzo, mediante la circular de referencia Varios 17/2010/ES, les informamos de que era ya inminente la publicación en el BOE de la Orden de Convocatoria de las ayudas a empresas navieras por la implantación del Código ISPS, para lo que en los Presupuestos Generales del Estado figuraba una partida de 1 millón de euros. A la circular se adjuntaba la resolución de la Directora General de la Marina Mercante con la Orden remitida al BOE.

Sin embargo, a finales de marzo, desde la DGMM se nos ha informado de que, debido a las restricciones presupuestarias que se están aplicando en todos los Ministerios y Departamentos, finalmente la DGMM había tenido que firmar una nueva resolución en la que la cantidad a repartir se reduce para este año a la mitad, es decir, 500.000 euros.

A día de hoy la Orden de convocatoria sigue sin publicarse en el BOE, lo que esperamos suceda en los próximos días. Les mantendremos informados de cualquier novedad en relación con este asunto.

Sobre la partida de 100.000 euros para la concesión de becas para el embarque de alumnos en prácticas, la Subdirección de Coordinación Administrativa de la DGMM nos ha informado de que el Convenio de colaboración DGMM-ANAVE a través del cuál se gestionarán las ayudas se encuentra en estos momentos sólo pendiente del informe fiscal, por lo que previamente podrá firmarse a lo largo del mes de abril. Remitimos a aquellas empresas que estén interesadas en enrolar alumnos con base en este convenio a nuestra Circular Varios 15/2010/GM, de fecha 12 de marzo, que detalla el contenido del convenio y las condiciones para beneficiarse del mismo.

### **2.2. Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT (CTM).**

Según se acordó en la última reunión del Comité Directivo, se han mantenido contactos con varias subdirecciones de la DGMM, con las que se ha podido confirmar lo siguiente:

- La persona de la DGMM que participó más directamente en las negociaciones del CTM, junto con las autoridades de Trabajo, fue D. Manuel Palao, quien seguirá por el momento coordinando este asunto.
- La DGMM entiende que las competencias para la emisión de la primera parte de la Declaración Laboral Marítima (la legislación laboral nacional aplicable) corresponden en principio al ministerio de Trabajo. Otra cosa sería que, dado que hasta el momento los inspectores de trabajo no suelen acceder a los buques (salvo en caso de denuncia) las tareas específicas de inspección pudiesen delegarse en los inspectores de las Capitanías Marítimas, lo cual es teóricamente posible. La DGMM va a tener con trabajo una reunión a mediados de abril en la que se tratarán estos asuntos.
- En la DGMM se considera conveniente la propuesta de organizar una sesión de trabajo abierta, en la que puedan participar las administraciones de marina mercante y trabajo, empresas navieras y sociedades de clasificación, con el fin de discutir conjuntamente las

obligaciones que para todos ellos se derivan del CTM. Estamos pendientes de recibir de la DGMM propuestas sobre la posible fecha de dicha sesión de trabajo, que tendría lugar en mayo.

Según se expuso en la anterior reunión del Comité Directivo, uno de los Certificados previstos en el Convenio, denominado Declaración Laboral Marítima, ha de ser rellenado por el Estado del pabellón con la normativa nacional que pone en práctica los requerimientos del CTM y cuyo cumplimiento por las empresas es necesario verificar.

Por tanto, a lo largo del proceso de puesta en marcha del Convenio resultará necesario mantener contactos con la Administración que se designe finalmente como responsable de la elaboración de la Declaración Laboral Marítima (sea Trabajo o Fomento), para asegurarse de que la normativa marítima española es reflejada en el mismo de forma adecuada y plena. En particular, será importante confirmar que refleje lo previsto en el apartado 7 de la Disposición Adicional Decimoquinta de la Ley 27/1992 sobre la posibilidad de sometimiento expreso y voluntario, en el caso de trabajadores no nacionales, a la legislación laboral y de Seguridad Social que libremente acuerden las partes, siempre que ésta respete la normativa de la OIT.

Adicionalmente, ANAVE se ha mantenido en contacto con la *International Shipping Federation* (ISF), que nos ha informado de que, a comienzos de abril, han mantenido una reunión con la asociación internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), con vistas a intentar consensuar algunos aspectos.

La principal preocupación de ISF es que algunas SSCC están ya impartiendo cursos de formación sobre el CTM en los que las obligaciones contenidas en la parte B del Convenio (no obligatoria) reciben el mismo tratamiento que las de la parte A (obligatoria), lo que se traduce, por supuesto, en mayores cargas y costes para los armadores. Se ha podido aclarar que esas SSCC alegan que podrán recibir delegaciones para certificar la aplicación del CTM por parte de diferentes países de bandera, cuyas legislaciones laborales marítimas serán diversas y, dado que el número de países que hasta ahora han ratificado el CTM es muy reducido, la única forma de estar seguros de que no “pecarán por defecto” en sus cursos es suponer que todos los países harán completamente obligatoria la parte B.

Se trata, por supuesto, de un planteamiento muy simplista y que va claramente en contra de los intereses de los armadores. Aunque este enfoque no es común a todas las SSCC, tanto ISF como ACS estuvieron de acuerdo en que es muy conveniente que continúen sus reuniones regularmente sobre el CTM. A este fin, IACS acaba de reactivar un grupo del trabajo sobre el CTM que ha estado inactivo algún tiempo.

Por otra parte, los Certificados expedidos de conformidad con el CTM suponen prueba suficiente, salvo prueba en contrario, de que el buque cumple con el mismo. Por ello, cuando un buque no lleve a bordo un Certificado de Trabajo Marítimo, los inspectores llevarán a cabo una inspección ampliada. ANAVE ha consultado a ISF y al Grupo Internacional de Clubes de P&I si sería posible, para evitar que los buques abanderados en Estados no parte del CTM sufran sistemáticamente inspecciones ampliadas, solicitar para los mismos la expedición de los certificados por otro Estado que sí sea parte del CTM, al igual que en su día se permitió en el caso del Convenio Bunkers 2001. ISF considera que los certificados que se encuentren a bordo de buques registrados en Estados no parte del Convenio (sean expedidos por una sociedad de clasificación o, en su caso, por otro Estado) no podrán ser considerados válidos a los efectos del mismo. El Grupo Internacional de P&I no ha descartado sin embargo esta posibilidad.

Todo lo anterior confirma que, tanto en España como en el ámbito internacional faltan aún por definir muchos de los aspectos que determinarán la aplicación por los Estados y los armadores del CTM y que, por ello, por el momento parece prematuro embarcar a las empre-

sas en programas de formación que en muchos casos pueden ser costosos. La propia OIT va a celebrar una conferencia en Ginebra, en otoño de este año, sobre la puesta en marcha de la aplicación del CTM, en la que podrá estar representada ANAVE y seguramente las empresas que lo deseen, y donde se espera queden aclarados muchos de estos puntos.

Los días 22 y 23 de abril, el Germanischer Lloyd organiza en Madrid una sesión formativa sobre el CTM, a la cual se ha invitado a participar (sin cargo) al personal de ANAVE.

### **2.3. Reunión del Comité Ejecutivo del Cluster Marítimo Español (CME).**

El pasado día 9 de abril, se celebró una nueva reunión del Comité Ejecutivo del CME, en la que, entre otros aspectos, se aprobaron los contratos que se van a formalizar con las nuevas empresas a las que se va a encargar la secretaría técnica del CME (ATISAE) y la asesoría en materia de Comunicación (Hispania Service).

Con vistas a la formulación de las necesidades comunes al sector marítimo, se acordó que cada sector resumiría su situación mediante un cuadro DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades), que se deberá remitir antes de fines de abril, y que se mantendrá una reunión monográfica el 10 de mayo para poner en común esta información y, tomando la misma como base, debatir las prioridades comunes al conjunto del sector marítimo.

A este fin, ANAVE ha elaborado un primer borrador del DAFO del sector, que se presentará a la Comisión Permanente en su próxima reunión, prevista para el 21 de abril. A la vista de lo tratado, probablemente se presente el mismo en la reunión del Comité Directivo para discusión y eventual aprobación.

Adicionalmente, un punto que podría tener importancia es que el CME ha recibido de la DGMM la propuesta de coordinar un subgrupo que se pretende crear, dentro del grupo de trabajo sobre Transporte Marítimo de la Asociación Española de Normalización (AENOR), que estaría dedicado a la "Seguridad Marítima". Sobre este asunto, ANAVE presentó una reserva formal, que fue secundada por el Foro Marítimo Vasco y por ANEN (Marina deportiva), en el sentido de que el Cluster no debería propiciar ni aceptar que en materia de seguridad marítima se establezcan normas españolas en niveles superiores a los exigidos por la normativa vigente de la OMI o la UE. Al parecer, por el momento, el interés de la DGMM en esta materia se concentra en los buques de pesca, pero convendrá vigilar de cerca la actividad de este grupo de trabajo. Se propondrá al Comité Directivo confirmar con un escrito de ANAVE la reserva indicada, que ya ha sido expuesta verbalmente.

Adicionalmente, el 12 de abril tuvo lugar en la sede de ANAVE (cedida al Cluster a tal fin) una reunión de los gabinetes de comunicación de las organizaciones miembros del Cluster, en la que participaron unas 25 personas y que pretendía ser una primera toma de contacto para iniciar una mejor coordinación entre los mismos. ANAVE estuvo representada por D. Manuel Carlier y Dña. Paula Díaz.

### **2.4. Reunión del *Board of Directors* de ECSA.**

El día 24 de marzo tuvo lugar en Bruselas una reunión del Board of Directors de ECSA, en la que participaron D. Juan Riva (Vicepresidente de ECSA) y D. Manuel Carlier. La víspera hubo una cena con el Director de Transporte Marítimo de la DG MOVE de la Comisión Europea (Mr. Fotis Karamitsos).

Entre los asuntos tratados cabe destacar el proceso de revisión de las Directrices de la Comisión sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo, de 2004.

También continúa estando sobre la mesa la problemática derivada de las normas sobre contenido de azufre en los combustibles marinos, tanto en el ámbito de la UE (0,1% en puerto)

como en el del la OMI (0,1% en las ECAs desde 2015). Desde algunos países nórdicos (en particular Finlandia), se pretende que esta última obligación se amplíe a todas las aguas territoriales de la UE, pretensión a la que España, secundada por Italia, Grecia y el Reino Unido, mostraron su clara oposición. Finalmente se acordó que ECSA promueva una propuesta para revisar el Anexo VI de MARPOL de modo que a partir de 2015 (o tal vez, anticipándolo a 2012), el nivel máximo de azufre en las ECAs sea del 0,5%, lo que permitiría seguir utilizando fuel-oil. (Ver para más detalles el punto 4 de estas notas).

La asamblea de ECSA tendrá lugar este año en Amberes, los días 29 y 30 de junio.

## **2.5. Reunión de Intertanko en Madrid.**

El Director General de Intertanko, Mr. Peter Swift y su directora de Comunicación, Mrs. Sally Woulfe tienen previsto desplazarse a España con motivo de la celebración en Gijón del Día Europeo del Transporte Marítimo el próximo 20 de mayo.

Para el día 19 de mayo, están organizando un seminario en Madrid, que previsiblemente tendrá lugar en el Club Financiero Génova, seguido de una comida buffet, actos a los que está previsto invitar a las empresas miembro de Intertanko así como aquellas con intereses en el sector de los buques tanque.

Antes del seminario, es posible que tenga lugar en la sede de ANAVE un encuentro de Intertanko con periodistas del sector, todavía pendiente de confirmar.

El día 20 de mayo Mr. Peter Swift participará en Gijón, junto con D. Juan Riva, en una mesa redonda denominada "*Shipping: a sustainable and innovative industry for your professional career*", que forma parte de los actos de celebración organizados por la presidencia española de la UE con motivo del día marítimo europeo.

## **2.6. Otras reuniones y jornadas.**

Desde la última reunión del Comité Directivo, celebrada el pasado 11 de marzo, ANAVE ha participado en numerosas reuniones, entre las que cabe citar las siguientes:

- El 15 de marzo, D. Manuel Carlier recibió, en la sede de ANAVE, a D. Álvaro López Vera y D. Antonio Saavedra, Consejero Delegado y Director, respectivamente, de Mertramar, S.A., agencia marítima, a petición de esta empresa.
- El 17 de marzo, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Grupo de Trabajo del COIN sobre Seguimiento de la Normativa Marítima de la OMI, que tuvo lugar en la sede madrileña del COIN.
- El 23 de marzo se celebró 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.
- Ese mismo día, D. Guillermo Mendía representó a ANAVE en una reunión del Consejo General del ISM.
- El 24 de marzo, D. Juan Riva y D. Manuel Carlier participaron en Bruselas en una reunión del *Board of Directors* de ECSA (ver apartado 2.4 de estas Notas).
- El 25 de marzo, representantes de ANAVE mantuvieron reuniones con Puertos del Estado (D. Álvaro Rodríguez, Director de Planificación) y con los portavoces de los grupos parlamentarios socialista (D. Rafael Simancas) y popular (D. Andrés Ayala) en la Comi-

sión de Fomento del Congreso de los Diputados, para tratar sobre las enmiendas al Proyecto de Modificación de la Ley de Puertos (ver apartado 3 de estas Notas).

- Ese mismo día, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco participaron en sendas reuniones de la Junta Directiva y de la Asamblea de la Asociación para la Promoción del SSS (ver apartado 5 de estas Notas).
- El 9 de abril, D. Manuel Carlier participó en una reunión del Comité Ejecutivo del Cluster Marítimo Español en su sede madrileña (ver apartado 2.3 de estas Notas).
- El 12 de abril, el Cluster Marítimo Español celebró, en las oficinas de ANAVE, una reunión para presentar su Gabinete de Comunicación y en la que se trató principalmente sobre la estrategia de comunicación ante situaciones de crisis.
- El mismo día, D. Manuel Carlier recibió en la sede de ANAVE a D. Joaquín Membrado y D. Juan Carlos Ortiz, Presidente y Subdirector General, respectivamente, de la empresa de consultoría estratégica Estrategia y Dirección, S.A., reunión mantenida a petición de esta empresa.
- El 13 de abril, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible del COIN, del que es Vicepresidenta.
- El 14 de abril, D. Manuel Carlier representó a AENAVE en una reunión del Consejo de Transportes de la CEOE, en la que participó, como invitado, D. Luis de Grandes, miembro del Comité de Transportes del Parlamento Europeo.
- El 15 de abril, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con Mrs. Anna Bredima, Directora de asuntos internacionales y europeos de la Asociación de Navieros de Grecia con motivo de su visita a Madrid, como miembro del ECOSOC de la Unión Europea.
- El mismo día, D. Guillermo Mendía participó en una reunión de un grupo de trabajo integrado por representantes del ISM, en la que se trató sobre los colectivos incluidos en el régimen especial de los trabajadores del mar.

### **Reuniones previstas en fechas próximas**

Entre otras, cabe citar las siguientes:

- El 20 de abril, D. Guillermo Mendía participará en una reunión en el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, órgano consultivo dependiente del ministerio de Fomento.
- El 28 de abril, D. Manuel Carlier participará en la CEOE en una reunión de Secretarios Generales de las organizaciones miembros, sobre Comunicación.
- El 6 de mayo de 2010, a partir de las 10.00 h, D. Manuel Carlier ha sido invitado a participar con una ponencia en una jornada sobre ahorro energético y reducción de emisiones en los buques, organizada por Germanischer Lloyd y que tendrá lugar en el Hotel AC Cuzco (Plaza de la Castellana 133, 28046 Madrid) y que tiene carácter abierto. Las empresas interesadas pueden solicitar asistencia al Germanischer Lloyd.
- El 10 de mayo se celebrará una nueva reunión de la Comisión Ejecutiva del Cluster Marítimo Español, en la que participará D. Manuel Carlier.

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

Sobre la base del informe de evaluación del impacto de las enmiendas en las tasas elaborado por ANAVE y que se analizó en la última reunión del Comité Directivo, se prepararon una serie de propuestas de modificaciones a las mismas, que se remitieron a los grupos parlamentarios de PSOE (R. Simancas) y PP (A. Ayala) y a Puertos del Estado, con quienes se han discutido ampliamente en varias ocasiones.

En particular, el día 25 de marzo se mantuvieron tres reuniones, de unas 2 h de duración cada una de ellas, con los tres organismos citados, en las que se pudo exponer detalladamente las preocupaciones y propuestas alternativas de ANAVE.

En todos los casos, la atención que recibimos fue muy buena y percibimos un deseo de poder atender nuestras peticiones. También en todos los casos se nos afirmó que no hay intención de que suban las tasas y que están dispuestos para evitarlo a aceptar nuestras propuestas o a buscar mecanismos alternativos, siempre que sean compatibles con la normativa comunitaria.

Respecto de nuestras principales propuestas de modificación, están de acuerdo y podemos dar por conseguidas las siguientes:

- Aclarar en la definición de Transporte Marítimo de Corta Distancia que cubrirá el transporte de mercancías Y/O pasajeros (actualmente dice Y).
- Eliminar la tasa alta T2 aplicable a los vehículos, o bien aplicarla a coches de más de 5 m. Según las enmiendas se aplicaría desde los 4 m. Tal vez finalmente se fije en 4,7 m.
- Sustituir “medios” por “personal y material” en el art. 82 (Integración de Servicios).

Están también de acuerdo con la reducción que hemos propuesto de la T2 en un 25% para el embarque y desembarque con destino u origen puertos Schengen, siempre que tengan el visto bueno de los servicios jurídicos de Puertos del Estado. Por este motivo añadimos a nuestro informe una nota jurídica que pensamos está bien fundamentada, especialmente con el precedente del transporte aéreo, en el que existen esas diferencias. Al parecer, Puertos mantiene ciertas reservas, por lo que están buscando una redacción alternativa.

Hemos pedido que las compensaciones económicas por Autoprestación no se apliquen en el caso de la Estiba, para que no se desvirtúe la liberalización. Probablemente consigamos que se apliquen sólo temporalmente (posiblemente un máximo de 3 años) y que tengan un tope cuantitativo.

Respecto de los demás puntos que les hemos planteado, quedaron en analizarlos conjuntamente PSOE y PP.

A posteriori, y en contacto con miembros de la Comisión Permanente, se nos ha sugerido proponer algunas enmiendas puntuales relacionadas con el servicio de Practicaie, y así se ha hecho. Hemos podido comentarlas con los grupos parlamentarios y la acogida también parece haber sido favorable, pendiente del informe de Puertos del Estado.

Estiba: Los dos partidos nos han confirmado su resolución a llevar adelante la reforma y que no tienen intención de ceder en las negociaciones con los sindicatos en elementos fundamentales y que la posición del ministerio es firme. Están, por tanto, dispuestos a negociar con los sindicatos algunos elementos concretos siempre que no desvirtúen la liberalización en los aspectos en los que se pretende. Confían en que no haya huelga o al menos una huelga larga.

Calendario: En el momento de redactar estas notas, está previsto que el debate en ponencia comience en la semana del 19 de abril. Prevén que se apruebe por el Congreso de los Diputados en la primera quincena de mayo y que la tramitación en el Senado sea muy rápida, de modo que la ley podría quedar finalmente aprobada en junio. Si bien en general en materia de tasas entraría en vigor a partir del 1 de enero de 2011, tienen intención de que algunos descuentos comerciales puedan aplicarse por adelantado, en particular para hacer más atractivos los tráficos de transbordo de contenedores.

Se informará la reunión del Comité Directivo de cualquier novedad al respecto.

#### **4. Aplicación de la normativa sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.**

##### **4.1. Aplicación de la Directiva 2005/33 a buques LNG en puerto: Equivalencia.**

Como las empresas asociadas conocen, en el mes de marzo, en el marco del *Committee on Safe Seas and the Prevention of Pollution from Ships* (COSS) de la UE, en el que participan los gobiernos de los Estados miembros y la Comisión Europea, ésta propuso publicar una Decisión que declararía la legalidad de que los buques LNG cumplan la Directiva 2005/33 en puerto mediante la aplicación del llamado “método de equivalencia” (quemando boil-off gas con una llama piloto de HFO).

A petición de ANAVE, la delegación española propuso una modificación del texto, para que no se exigiese llevar a cabo una medición permanente del contenido de azufre en las emisiones, siendo suficiente con medir las cantidades de boil-off-gas y de HFO que se queman en las calderas. Esta modificación fue aceptada, junto con algunas otras.

En abril, a través de la DGMM, hemos conocido el borrador revisado, que se tiene intención de aprobar definitivamente a comienzos de mayo. Hemos circulado el texto, junto con una valoración del mismo, a las empresas asociadas afectadas, y lo hemos consultado con SIGTTO. Esta organización nos ha confirmado nuestra valoración de que el nuevo texto es claramente mejor que el anterior y casi completamente aceptable, con unos ligeros matices en el último artículo, valoración de la que ya se ha dado trasladado a la DGMM, proponiendo una ligera modificación.

Entendemos que el resultado de estas gestiones ha de suponer un gran ahorro a las empresas armadoras y operadoras de buques LNG, que podrán evitar tanto el coste de la adaptación de sus calderas a quemar MGO, como el uso de este combustible en puerto. Informaremos oportunamente a las empresas cuando se produzca la aprobación definitiva.

##### **4.2. Aplicación del Anexo VI de MARPOL en las ECAs.**

Como se ha indicado brevemente en el apartado 2.4, ECSA viene recogiendo la preocupación manifestada por las asociaciones nórdicas por el hecho de que las reglas del Anexo VI de MARPOL, según fueron enmendadas en 2008, prevén que, a partir de 2015, el contenido máximo de azufre en las ECAs será del 0,1%.

Esto obligaría a los buques a quemar en esas zonas únicamente gas-oil de muy bajo contenido de azufre y supondrá un coste adicional muy importante. Según han puesto de manifiesto varios estudios, en particular uno encargado por ECSA, la competitividad relativa de los servicios de SSS respecto de la carretera se deterioraría muy seriamente, lo que generaría un transvase muy importante de cargas del SSS a la carretera. Además de ser contrario a la política de transportes propugnada por la UE, esto motivaría un gran aumento de las emisiones de CO<sub>2</sub> derivadas del transporte en la UE, además del aumento de otros costes externos, como accidentes, congestión, ruido, etc.



Ante este hecho, que se deriva directamente de la actual redacción del Anexo VI, caben varias aproximaciones:

- Después de analizar varias alternativas, ECSA ha acordado pedir a los Estados miembros de la UE que propongan en la OMI que el límite máximo en las ECAs a partir de 2015 (o tal vez adelantándolo a 2012) sea del 0,5%, en lugar del 0,1%. Ello permitiría seguir quemando HFO, si bien de bajo contenido de azufre y minoraría notablemente el impacto sobre el SSS.
- La Comisión Europea considera inviable conseguir una nueva revisión del Anexo VI en ese sentido y se muestra más partidaria de buscar otro tipo de instrumentos de compensación, si bien no se han concretado cuáles podrían ser.

Lo cierto es que existen varios precedentes en los últimos años de normas de la OMI que, una vez adoptadas, se han modificado para facilitar su aplicación. Cabe citar como ejemplos: la obligatoriedad del doble forro en el costado para los buques graneleros (aprobada en 2002 y posteriormente abandonada), las fechas concretas de aplicación del Convenio sobre Gestión del Agua de Lastre, las normas sobre inspección de pescantes de botes salvavidas, etc. En este caso cabe, además, alegar que la cifra del 0,1% no figuraba entre las propuestas iniciales, por lo que no se había realizado previamente una evaluación de su impacto. Además, la UE, mediante la Directiva 2005/33, tiene ya regulado el nivel máximo del 0,1 durante la estancia en puerto, por lo que cabría pedir incluso una excepción para Europa que permita aplicar 0,5% en navegación en las ECAs y 0,1% en puerto. (Existe un precedente de esta “aplicación regional”, precisamente en los países del norte de Europa, el llamado “acuerdo de Estocolmo” sobre la norma de estabilidad SOLAS-90).

Por todo ello, no cabe duda de que sería en principio posible plantear su revisión, pero para ello sería condición *sine-qua-non* contar con un amplio apoyo de Estados miembros de la OMI.

Junto a estos planteamientos, en los países nórdicos se están desarrollando argumentaciones en el sentido de que la existencia de normas diferentes en el norte y el sur de la UE respecto del contenido de azufre supone una discriminación. Es evidente que no existe tal distorsión respecto de unas u otras banderas, en la medida en que las mismas normas UE y OMI se aplican uniformemente a buques de todas las banderas, tanto de la UE como de países terceros. No obstante, se alega que la aplicación del 0,1% a partir de 2015 distorsionará gravemente el comercio entre los Estados miembros, en la medida en que penalizará el transporte marítimo en el Canal de la Mancha, el Mar del Norte y el Báltico. Se reconoce que se generará un transvase de carga a la carretera, que aumentarán las emisiones de CO2 y otros costes externos y, sorprendentemente, se concluye que se debería declarar como ECAs el Mediterráneo o al menos todas las aguas territoriales de la UE.

Aunque esta última propuesta es difícil de argumentar, los promotores de la misma (especialmente en Finlandia) continúan difundirla. En particular, ANAVE ha recibido de la CEOE la invitación a participar, a finales de abril, en una reunión (mediante teleconferencia), con la asociación de empresarios de Finlandia (equivalente a nuestra CEOE), que pretenden recabar el apoyo de los empresarios españoles a este planteamiento. Por descontado, desde ANAVE nos opondremos frontalmente a esta propuesta y, por el contrario, intentaremos conseguir el apoyo de los empresarios finlandeses a la propuesta de ECSA de revisión del Anexo VI.

Se informará sobre el desarrollo futuro de este asunto.

#### **4.3. Cuadros esquemáticos sobre la regulación del contenido de azufre.**

Como se recordará, en febrero de este año, ANAVE envió a la DGMM unos cuadros que resumen esquemáticamente, por tipos de buques, zonas de navegación y fechas, las normas respecto del contenido máximo de azufre que se deriva tanto de las normas UE como de la OMI.

Se pretende que la DGMM confirme que dichos cuadros recogen fielmente la normativa, de modo que las empresas dispongan de una referencia sencilla de aplicar y confirmada por la Administración, que puedan utilizar, en caso necesario, para aclarar posibles discrepancias en la aplicación por las diferentes Capitanías marítimas.

Tras haber recordado este asunto varias veces a la DGMM, se nos ha anunciado que a finales de abril se celebrará una reunión con representantes de ANAVE y de tres subdirecciones de la DGMM para analizar conjuntamente estos cuadros.

Una vez que los mismos cuenten con el visto bueno de la Administración, los circularemos entre las empresas, a los efectos antes indicados.

#### **5. Asociación de promoción del transporte marítimo de corta distancia (SPC-Spain).**

El 25 de marzo se celebraron reuniones de la Junta Directiva y de la Asamblea de SPC-Spain, en las que participaron D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco.

Se aprobaron unas modificaciones a los Estatutos de la misma, por las cuáles Puertos del Estado dejó de tener una participación del 50% en las cuotas. Dado que esta modificación implica en principio una reducción de los ingresos, se confirmó la decisión de rescindir el contrato laboral con el Director General, encomendando a la Comisión Ejecutiva la negociación con el mismo de los detalles de su indemnización.

Asimismo se confirmó que a comienzos de abril se abandonarían las oficinas que SPC-Spain tiene en la calle Jorge Juan que se trasladarían a la sede de Puertos del Estado en el Campo de las Naciones. La nueva dirección es la siguiente:

Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia  
Avda. del Partenón, 10 - 5ª planta - Dpcho. 517 - 28042 Madrid  
Tlf.: 9152455.

La dirección de e-mail sigue siendo la misma.

También se debatieron los objetivos de SPC-Spain en esta nueva fase. ANAVE expuso la posición que se había acordado con las empresas navieras que son también miembros de SPC-Spain: en esencia, la asociación debe en lo sucesivo potenciar la faceta práctica de identificación de obstáculos de todo tipo al desarrollo del SSS, proponer medidas para eliminarlos y hacer un seguimiento hasta conseguir su eliminación. Para esto se precisa un Director General, con perfil claramente diferente al actual y preferiblemente con buenos conocimientos del transporte por carretera. Si la asociación resultase eficaz y se consiguiesen estos objetivos, sería posible proponer un aumento de las cuotas actuales. Por el contrario, no tendría sentido invertir ninguna cantidad en una asociación ineficaz.

Estos principios básicos fueron aceptados por la generalidad de las organizaciones miembros, inclusive Puertos del Estado. En consecuencia, se acordó iniciar el proceso de selección de un profesional para el puesto de Director General.

ANAVE anunció la decisión de sus empresas de presentar una candidatura a las elecciones a la presidencia que se celebrarán en junio o julio.

Está previsto que el próximo 18 de mayo se reúna en Madrid la Red Europea de Centros Nacionales de Transporte Marítimo de Corta Distancia, con motivo de la celebración del Día Europeo de Transporte Marítimo.

## **6. Lugar y fecha de la próxima asamblea general de ANAVE 2010.**

La asamblea general de ANAVE ha venido teniendo lugar, tradicionalmente, hacia la última semana de junio o primera de julio. En esta ocasión no procede celebrar previamente proceso electoral a los órganos directivos de la Asociación.

Como se recordará, tras varios años celebrando la asamblea en el Palacio de Zurbano (cedido gratuitamente a tal efecto por el ministerio de Fomento), el pasado año, por encontrarse el mismo en obras, debido a la preparación para la presidencia española de la UE, el acto tuvo lugar en la Sala Europa del Palacio de Congresos y Exposiciones (Avda. Gral. Perón).

El Palacio de Zurbano tiene la ventaja de un coste sensiblemente inferior (unos 3.000 euros), tanto porque el local se cede gratuitamente como porque se puede contratar un servicio de catering independiente, que resulta sensiblemente más económico. Por el contrario, como las empresas conocen, la sala principal tiene un aforo limitado a unas 80 personas, siendo necesario instalar una sala anexa en la que se retransmiten los discursos en circuito cerrado de televisión. Por su parte, las ventajas e inconvenientes de un hotel o palacio de congresos, son precisamente las contrarias.

Como referencia, los costes totales para ANAVE fueron:

- 2008 (Palacio Zurbano): Catering 4.000 euros, audiovisuales 700 euros. Total 4.700.
- 2009 (Palacio Exposiciones y Congresos): Salón 2.200 euros. Catering 5.500 euros. Total 7.700 euros.

Respecto de la fecha, existe la posibilidad de consultar su disponibilidad a las autoridades del Ministerio de Fomento, en el bien entendido de que no es posible garantizar que no surja un imprevisto de última hora, o bien fijar una fecha concreta e invitar en la misma a las autoridades. Conviene tener en cuenta que la Asamblea anual de ECSA está ya fijada para los días 29 y 30 de junio, por lo que los días más adecuados serían 22,23 o 24 de junio o bien 6,7 u 8 de julio.

Se propondrá al Comité Directivo que decida sobre la fecha y lugar más apropiados para la asamblea de ANAVE.

Aprovechamos para recordar a las empresas asociadas que, como todos los años, necesitaremos **fotografías** para el informe Marina Mercante y Transporte Marítimo y para las presentaciones a elaborar para la Asamblea.

Necesitamos, lógicamente, fotos que no nos hayan remitido en años anteriores, sobre todo de buques que se hayan incorporado a sus flotas en el último año, pero también de otros buques en la medida en que sean llamativas, aparezcan en puerto, junto a edificios o accidentes geográficos reconocibles.

Del mismo modo agradeceremos fotos de personal de a bordo en su trabajo habitual. Para que resulten útiles, deben tener una resolución mínima de 300 ppp.

## 7. Asuntos varios.

### 7.1. Informe de ANAVE sobre Situación del Sector Naviero.

Haciendo uso de los primeros informes con datos completos sobre la evolución del sector marítimo en 2009, que se acaban de publicar en las últimas semanas, el Gabinete de Estudios de ANAVE ha actualizado el informe del epígrafe, que se adjunta como Anexo a estas notas, para información de los miembros del Comité Directivo.

Se han utilizado, entre otros, los informes anuales de los brokers Platou y Barry Rogliano, disponibles gratuitamente en la web, así como las estadísticas de flota de Lloyd's Register – Fairplay, que sus editores nos envían anualmente sin cargo, a cambio de la información actualizada que ANAVE les facilita sobre la flota mercante española.

Lamentablemente, una de las fuentes más importantes de información estadística sobre el sector, el informe anual del broker noruego Fearnleys, ha dejado de publicarse, probablemente debido a la crisis. Esto va a motivar que, con vistas a la elaboración del informe anual "Marina Mercante y Transporte Marítimo" que acompaña a la Memoria, el gabinete de estudios tenga que buscar fuentes alternativas de información y probablemente revisar todas las series históricas de datos que hasta ahora se venían utilizando. Y todo ello en un plazo muy breve, ya que el informe debe enviarse a la imprenta a mediados de mayo para que pueda estar compuesto, corregido e impreso para la asamblea.

### 7.2. Reunión del Comité de Protección del Medio Marino, MEPC 60.

Entre el 22 y el 26 de marzo se reunió en Londres el Comité del asunto, con las emisiones de efecto invernadero procedentes de los buques como punto estrella del orden del día.

No fue posible adoptar medidas concretas en este asunto, por la estrategia de bloqueo de los países emergentes, liderados por China, Brasil, India y Arabia Saudita, por lo que sólo se dieron pequeños pasos adelante que se espera puedan conducir a medio plazo a medidas concretas que eviten la aprobación de medidas regionales, especialmente en la UE. En particular:

- **Índice de Eficiencia Energética** para buques de nueva construcción (*Energy Efficiency Design Index – EEDI*): se trabajó sobre un documento presentado por Japón, Noruega y EEUU que propone el uso obligatorio del EEDI. Una clara mayoría se mostró a favor del documento y del uso del Anexo VI de MARPOL para su puesta en vigor (si bien Brasil, China, India y Arabia Saudita manifestaron su desacuerdo con este último punto). En principio se propone su uso obligatorio para 11 tipos de buques de nueva construcción de 400 GT o más. Se fijó una reunión intersesional la semana del 28 de junio al 2 de julio para seguir analizando esta propuesta desde un punto de vista técnico.
- **Plan de Gestión de la Eficiencia Energética de los buques** (*Ship Energy Efficiency Management Plan – SEEMP*): El mismo documento presentado por Japón, Noruega y EEUU incluía una propuesta sobre contenidos del SEEMP y su inspección por el PSC. ICS manifestó su objeción a que el Plan fuera objeto de inspecciones y el texto actual sólo incluye el requisito de mantener actualizado un SEEMP a bordo. Sin embargo, muchos Estados se mostraron a favor de un análisis del Plan por los inspectores de PSC, por lo que se espera una dura batalla sobre este punto en futuras reuniones.
- **Medidas de Mercado** (*Market Based Measures – MBM*): A los efectos del Grupo de Trabajo de la OMI, el concepto "instrumentos de mercado" fue cambiado por "medidas de mercado" evitando así la oposición frontal de China, India, Arabia Saudita y otros a discutir el asunto, por la referencia implícita a un instrumento legalmente "obligatorio" que podía deducirse.

El presidente del MEPC presentó un Plan de Acción que proponía la creación de un grupo de trabajo que analizase la viabilidad e impacto de diferentes MBM propuestas por distintos Estados. Aunque hubo un acuerdo general sobre la necesidad de crear dicho grupo de trabajo, se produjo un duro enfrentamiento a la hora de redactar los términos de referencia del mismo, por la presión de los países emergentes para que se incluyera una referencia explícita al principio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas” (CBDR). Finalmente por mayoría se aprobó la no inclusión de dicho principio en el documento por lo que China, India, Indonesia, Arabia Saudita y Venezuela expusieron sus reservas al mismo.

Este grupo se reunirá en 3 ocasiones antes del próximo MEPC 61 (septiembre 2010), al que deberá aportar un informe al que previsiblemente los países antes citados presentarán una dura oposición.

Aparte de lo anterior, también se trataron en el MEPC los siguientes asuntos:

- Se aprobó la creación de la **ECA de América del Norte**, que cubre hasta 200 millas de las costas de EEUU y Canadá, que previsiblemente entrará en vigor el 1 de agosto de 2011.
- Se aprobó una resolución que urge a los Estados a ratificar el **Convenio sobre agua de lastre** de 2004, que entrará en vigor 12 meses después de haber sido ratificado por no menos de 30 países que en conjunto supongan el 35% del GT de la flota mundial. Hasta la fecha ha sido ratificado por 22 países que suponen el 22,65% de dicho tonelaje, entre ellos España.
- Se continuó la elaboración de las Directrices para un **reciclaje** seguro y medioambientalmente sostenible de los buques y se comenzó el desarrollo de otras para la elaboración del Plan de reciclaje. Estas directrices se espera que ayuden a los Estados a ir tomando medidas voluntarias encaminadas a aplicar el Convenio sobre reciclaje aprobado en 2009, en tanto éste no haya entrado en vigor.

### **7.3. Modificación de los Manuales del Sistema de Gestión de la Seguridad (ISM).**

El **1 de julio** entrarán en vigor nuevas enmiendas al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la prevención de la Contaminación (Código ISM) y Directrices revisadas para implantar dicho instrumento por las Administraciones.

La compañía, en caso de que no lo tenga ya implantado, deberá:

- Adoptar un método de evaluación de los riesgos en los buques y también para el personal y el medio ambiente y tomar las precauciones oportunas.
- Definir y documentar la frecuencia con la que el capitán debe revisar el SGS.
- Completar los planes y procedimientos para las operaciones más importantes que se efectúan a bordo, ampliando su aplicación a la seguridad del personal y protección del medio ambiente (hasta ahora sólo se hacía referencia a la seguridad del buque y prevención de la contaminación).
- Incluir acciones correctivas en los procedimientos, es decir, medidas para evitar que se repitan los problemas que puedan dar lugar a un incidente similar.

Los cambios citados se deben incluir en los manuales de SGS de las compañías, que se deben **modificar y aprobar por parte de la Administración antes del próximo 1 de julio**.

Para un mayor detalle sobre este asunto, consultar la circular de ANAVE de Ref: SMA 5/2010/AB, de 14 de abril.

#### **7.4. Actualización de los modelos oficiales vigentes de los Diarios del buque.**

Recientemente, una empresa asociada nos ha manifestado su dificultad para que la DGMM le habilite, mediante su sello, el uso del “Diario de Mediodía del Jefe de Máquinas” (*Chief Engineer’s Noon Log*), trámite que hasta la fecha el citado organismo o las Capitanías Marítimas correspondientes venían efectuando sin plantear objeción alguna.

El Código de Comercio y la Orden de 6 de marzo de 1989 imponen como obligación inherente al cargo de Capitán llevar un libro oficial foliado, conocido como Diario de Navegación, y cumplimentarlo sirviéndose del Cuaderno de Bitácora y de Máquinas (para buques de motor).

La estructura del Cuaderno de Máquinas vigente no está actualizada a los cambios tecnológicos introducidos en los buques desde 1989 ni a buques de turbinas y, por tanto, no es posible incluir en dicho modelo los parámetros de sistemas de posicionamiento dinámico, embarcaciones de alta velocidad, buques de turbinas, etc.

La empresa afectada cumplimenta un diario que no es oficial y la DGMM le ha comunicado que ya no lo va a legalizar hasta que se modifique la Orden de 1989. Como solución transitoria, la DGMM ha sugerido que adquieran un Cuaderno de Máquinas oficial y anoten el comentario “véase *Diario de Mediodía del Jefe de Máquinas*” para dar cierto carácter oficial a dicha publicación (al estar mencionada en un documento oficial).

También la DGMM les ha recomendado que pongan en conocimiento de ANAVE este asunto para agilizar la modificación de la citada Orden.

Se solicitará al Comité Directivo su punto de vista sobre la conveniencia o no de que ANAVE realice alguna gestión concreta con vistas a la modificación de dicha Orden.

#### **7.5. Inspecciones de control por el Estado del puerto a buques españoles.**

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

Los datos principales para el primer trimestre de 2010 se resumen en la tabla siguiente:

	<b>Enero-Marzo 2009</b>	<b>Enero-Marzo 2010</b>	<b>Variación (%)</b>
Buques inspeccionados	21	25	+16%
Inspecciones	23	27	+17%
Inspecciones con deficiencias	12	16	<b>+33%</b>
Porcentaje de inspecciones con deficiencias	52%	59%	+14%
Deficiencias	67	54	<b>-19%</b>
Promedio de deficiencias por inspección	2,9	2,0	<b>-31%</b>
Detenciones	<b>1</b>	<b>0</b>	-100%

Como se puede apreciar, estos indicadores muestran una evolución positiva respecto al año pasado, por cuanto, habiendo aumentado sensiblemente las inspecciones, ha disminuido el número de detenciones, de deficiencias (-19%) y de deficiencias por inspección (-31%). Como consecuencia ha aumentado el margen para continuar en la lista Blanca.

No obstante, se aprecia también que ha aumentado sensiblemente 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 Anexo I de MARPOL. Recomendamos a las empresas la máxima atención a estos extremos.

#### **7.6. Propuesta de protocolo al Convenio HNS.**

Según se informó en la reunión del Comité Directivo del pasado 3 de febrero, entre los días 26 y 30 abril tendrá lugar una Conferencia de la OMI para debatir y, en su caso, adoptar un Protocolo para enmendar aquellos aspectos del Convenio HNS que están dificultando su ratificación por los gobiernos y obstaculizando, por tanto, su entrada en vigor, en particular la declaración y contribución de las cargas HNS envasadas. Para resolver este problema, según el Protocolo serán únicamente los receptores de cargas HNS a granel quienes contribuyan al fondo previsto por el Convenio. En compensación, el Protocolo introducirá un aumento “moderado” de los niveles de limitación de los propietarios de estos buques, que se debe acordar en la citada Conferencia.

Este asunto ya se trató en la reunión del Comité Directivo del pasado 3 de febrero y ANAVE ya informó a la DGMM sobre la posición acordada, a fin de que fuesen consideradas y tenidas en cuenta por la delegación española que asista a la próxima Conferencia de la OMI.

Se informará oportunamente a las empresas sobre el resultado de la misma.

#### **7.7. Publicación del catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el 2º trimestre de 2010.**

El pasado 30 de marzo, mediante la Circular Rel.Ind. 7/2010/GM, informamos a las empresas de que, ese mismo día, se había publicado en la página web del Ministerio de Trabajo del Catálogo de ocupaciones de difícil cobertura para el segundo trimestre de 2010, incluyéndose en el mismo las ocupaciones del sector de la Marina Mercante. Esto permitirá la continuidad de la aplicación del procedimiento simplificado para el enrole de tripulantes no comunitarios a bordo de buques del Registro Especial de Canarias, al menos hasta finales de junio de este año.

Con el objeto de la revisión periódica de la ejecución del acuerdo firmado entre ANAVE y las centrales sindicales UGT y CCOO en marzo de 2006, se recuerda a las empresas que hemos adquirido el compromiso de continuar remitiendo a la D.G. de Inmigración o a ANAVE los nuevos contratos de trabajadores extracomunitarios, según se vayan realizando.

#### **7.8. Cese del Director General de Inmigración**

El pasado 6 de marzo, se publicó en el BOE el cese del Director General de Inmigración, D. Agustín Torres Herrero. A la fecha de redacción de estas notas continúa sin nombrarse un sustituto.

ANAVE ha contactado recientemente con la DGI para conocer si lo anterior podría suponer un obstáculo para la tramitación del nuevo Reglamento de Extranjería, respecto del cuál ANAVE ya formuló, en octubre de 2009, una serie de propuestas de modificación dirigidas a obtener un marco estable para la contratación de tripulantes extracomunitarios. La DGI nos ha respondido que actualmente se continúa trabajando a nivel técnico en el Reglamento, y no disponen de previsiones sobre cuándo pueda producirse el trámite de consulta a los interesados.

#### **8. Ruegos y preguntas.**