



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Jueves, 22 de mayo de 2008, a las 12:00 h
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. Reunión de la Comisión Permanente de ANAVE con el Secretario General de Transportes, D. Fernando Palao (12 mayo).
 - 2.2. Presentación del Informe de Seguridad y Medioambiente (17 abril).
 - 2.3. Cursos sobre Código ISM.
 - 2.4. Ayudas Código ISPS.
 - 2.5. Asamblea del Cluster Marítimo Español (20 mayo).
 - 2.6. Asistencia a otras reuniones y jornadas.
3. Asuntos industriales. Informe sobre las reuniones mantenidas en la mesa de negociación con las Centrales Sindicales (8 de mayo).
4. Emisiones a la atmósfera procedentes de buques.
 - 4.1. Informe de la reunión del MEPC de la OMI.
 - 4.2. Gestiones con vistas al MEPC 58 (octubre 2008).
5. Asociación Española de Derecho Marítimo.
6. Jornadas en ECSA en el mes de junio.
7. Asuntos varios.
8. Ruegos y preguntas.

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

Se adjunta a estas notas el borrador de acta de la última reunión del Comité Directivo, celebrada el 3 de abril de 2008. Se propondrá su aprobación.

2. Novedades habidas y gestiones realizadas.

2.1 Reunión de la Comisión Permanente de ANAVE con el Secretario General de Transportes, D. Fernando Palao (12 mayo).

Según estaba previsto, en la mañana del 12 de mayo, una delegación de la Comisión Permanente de ANAVE se reunió con el Secretario General de Transportes, D. Fernando Palao.

Por parte del ministerio de Fomento asistieron D. Fernando Palao y el DGMM, D. Felipe Martínez. Por parte de ANAVE: D. Juan Riva, D. Alejandro Aznar, D. José Antonio Baura, D. Vicente Boluda, D. Juan Sáez-Elegido, D. Andrés Seguí Soloaga y D. Manuel Carlier

La reunión se desarrolló en un ambiente muy positivo de cordialidad y colaboración y duró aproximadamente una hora y media.

En la misma se siguió un guión que había sido consensuado previamente entre los miembros de la Comisión Permanente. Cabe resumir lo tratado como sigue.

- Se reiteró la disposición de ANAVE para seguir colaborando con el Ministerio de Fomento en todas aquellas materias en las que pueda ser de utilidad para los proyectos que desee poner en marcha el Ministerio. Se mencionaron por ANAVE los cursos sobre el Código ISM como ejemplos recientes de cooperación positiva.
- Se consultaron los planes del Ministerio en materia legislativa, especialmente en relación con los dos principales proyectos legislativos que no salieron adelante en la anterior legislatura, la modificación de la Ley de Puertos 48/2003 y el proyecto de Ley General de la Navegación Marítima. ANAVE presentó, en su momento, propuestas de enmiendas en aspectos concretos de ambos textos, tanto en la fase de elaboración, como en el inicio del trámite parlamentario y, dada la gran relevancia de ambos proyectos para nuestro sector, desearía ser nuevamente consultada en el caso de que los mismos se vayan a revisar antes de enviarlos nuevamente al Parlamento.

El Sr. Palao confirmó el interés del ministerio porque el gobierno apruebe lo antes posible, para su remisión a las Cortes, una versión revisada del proyecto de modificación de la ley 48/2003, de régimen económico de los puertos. Indicó que, en contacto con el portavoz parlamentario de Fomento del grupo Popular, parece existir ánimo de colaboración constructiva en este proyecto.

Por otra parte, el proyecto de Ley General de la Navegación no lo promueve o pilota Fomento, sino Justicia. El ministerio de Fomento lo apoyará si se vuelve a suscitar. Algunos puntos de modificación de la ley 27/1992 (LPEMM) que se habían introducido en el mismo podrían pasar a la de Puertos si este proyecto tuviese una tramitación más rápida.

- Proponer a la Administración una serie de actuaciones que las empresas navieras consideran prioritarias en materias diversas relacionadas con el sector. Los representantes de ANAVE sugirieron que el Ministerio designase la persona o personas con quienes deberíamos tratarlas, con en fin de ver cuáles de ellas podrían ser aceptables para la Administración, establecer prioridades entre las mismas y avanzar en su materialización.

Tanto D. Fernando Palao como D. Felipe Martínez pidieron algunos ejemplos concretos de las materias a las que se hacía referencia ANAVE como necesarias. Se mencionaron, como posibles ejemplos:

- Aprobación rápida de las ayudas a la implantación del Código ISPS.
- Revisión de las subvenciones a pasajeros residentes, eliminando las actuales discriminaciones frente al transporte aéreo.
- Implantación de un sistema de Ecobono en los tráficos de SSS en el arco Mediterráneo en lugar de un concurso de Autopistas del Mar.
- Revisión de los criterios para conceder exenciones de practicaje.
- Facilitar la realización de inspecciones a buques españoles fuera de horarios y en fines de semana, ya sea por inspectores españoles o por Sociedades de Clasificación.
- Incentivos al embarque de alumnos de náutica en buques de empresas españolas.

D. Fernando Palao señaló al Director General de la Marina Mercante como el interlocutor para analizar con ANAVE la viabilidad de éstas y otras medidas y accedió a repasar periódicamente con la Comisión Permanente de ANAVE el grado de avance en las mismas.

- En relación con las negociaciones en curso con las centrales sindicales de un Acuerdo Marco Sectorial, el ministerio se había interesado porque se acelerasen. Los representantes de ANAVE explicaron que se han mantenido hasta ahora 6 reuniones, en las que, aunque los avances están siendo relativamente lentos, se van encontrando fórmulas de acuerdo.

No obstante, hay un aspecto que hemos ya explorado y debatido ampliamente y que puede constituir un escollo muy difícil de salvar: el ámbito personal del Convenio. En concreto, las centrales sindicales pretenden que se aplique por igual a todos los trabajadores de los buques mercantes españoles, mientras que las empresas no podrían aceptar que el Acuerdo Marco Sectorial tuviese como efecto eliminar la posibilidad, prevista en la Ley 27/1992, de Puertos y de la Marina Mercante, de contratar en buques del REC marinos extranjeros a los que no se aplique la legislación laboral española.

Se explicó que esta posibilidad, introducida por el PSOE hace ya 16 años, en la ley 27/1992, es ahora incluso más necesaria, dada la falta creciente de vocaciones marítimas en España y en la UE y resulta fundamental para la competitividad de muchos buques españoles (ya que la generalidad de los registros europeos disponen de la misma). Se razonó que la renuncia a la misma tendría efectos muy negativos sobre la flota de pabellón español y fomentaría la transferencia de buques a otros registros comunitarios.

Se afirmó que, salvado este punto, existe voluntad real de ANAVE por buscar un acuerdo, siempre en los términos acordados por el Comité Directivo de ANAVE. Los representantes del ministerio de Fomento comprendieron el problema y consideraron que los sindicatos no podían ser ajenos a dichas consecuencias. Se sugirió la posibilidad de que, en su momento, tal vez fuese conveniente mantener una reunión tripartita entre la DGMM, ANAVE y las centrales sindicales, para tratar este punto en concreto.

- Finalmente, y con relación a la Propuesta de Directiva sobre Responsabilidad Civil de las empresas navieras y su aseguramiento, asunto sobre el que ANAVE y la Secretaría General de Transportes han mantenido contactos recientemente, ANAVE manifestó que es sensible al deseo de la Administración española de promover un sistema de aseguramiento obligatorio de la responsabilidad civil de los navieros y armadores.

A este respecto, se informó que ANAVE está explorando activamente, en contacto con las principales organizaciones internacionales del sector relacionadas con este asunto (*International Group of P&I Clubs*, ICS y ECSA) cuál sería la forma más práctica y eficaz de establecer dicho sistema obligatorio en el marco de la OMI.

En la reunión del Comité Directivo se podrá comentar más ampliamente lo tratado.

2.2 Presentación del Informe de Seguridad y Medioambiente (17 abril).

El 17 abril, en una sesión de trabajo celebrada en su sede de Madrid, ANAVE presentó el primer informe de este año sobre Seguridad y Medio Ambiente novedades, que elabora semestralmente el Gabinete de Seguridad y Puertos, y recopila las novedades normativas en el ámbito marítimo nacional e internacional en materia de seguridad y medio ambiente.

A la reunión acudieron numerosos profesionales de 15 empresas navieras asociadas, 2 Sociedades de Clasificación, invitados del sector de la construcción naval (PYMAR y UNINAVE), etc. En total, asistieron unas 37 personas. También, participó en el acto el Subdirector General de Calidad y Normalización de Buques y Equipos de la DGMM, D. Alfredo de la Torre, junto con otros colaboradores de su departamento.

Por su actualidad, se dedicó una atención especial a la reciente reunión del Comité de Protección del Entorno Marino (MEPC) de la OMI, en la que se acordaron pasos muy importantes en la normativa internacional sobre los combustibles marinos para reducir las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero generadas por el transporte marítimo. Se valoraron favorablemente los acuerdos alcanzados, como soluciones ambiciosas y pragmáticas que permitirán mantener una normativa uniforme a nivel internacional en estas materias, evitando la necesidad de establecer normas diferentes en el ámbito europeo, en un sector de carácter internacional. (Para ampliar información sobre este asunto, consultar el apartado 4 del Orden del Día)

En el debate mantenido con la Administración, se consultó sobre la fase en la que se encuentra la publicación en el BOE del Proyecto de Orden Ministerial para regular las pruebas a que se someten los botes salvavidas, remitido a consulta a ANAVE el pasado mes de febrero, y que acreditará a empresas distintas a los fabricantes a realizar las inspecciones de estos dispositivos, facilitando el cumplimiento de la norma del SOLAS a las navieras. Se nos ha informado de que el Proyecto, una vez que se recibieron las observaciones de los distintos agentes sociales consultados, se envió a la Secretaría General Técnica y no debería retrasarse mucho tiempo más su publicación.

La reunión se clausuró con un amplio debate sobre las materias tratadas.

2.3 Cursos sobre Código ISM.

El pasado 8 de mayo finalizaron los Cursos presenciales sobre la aplicación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM), que ANAVE organizó en colaboración con la DGMM.

Como consecuencia de la gran acogida que tuvo esta convocatoria entre las empresas y con el fin de ofrecer la oportunidad de participar a todas las personas que manifestaron su interés en asistir, finalmente se organizaron 3 bloques de cursos, en lugar de los 2 que se habían previsto inicialmente, y que se han realizado en la sede de ANAVE entre el 22 de abril y 8 de mayo.

En total, han participado en los citados cursos 58 representantes de 17 empresas asociadas. La opinión generalizada de los participantes, que se desprende del análisis de los

Cuestionarios de Evaluación de Calidad del Curso, ha sido una alta valoración, tanto de los contenidos, estructura y metodología de la acción formativa, como de la intervención de los responsables de la DGMM y especialistas del Lloyd's Register of Shipping. En concreto, casi el 90% de los asistentes ha manifestado que el curso se ha ajustado a las necesidades formativas y en un 91% de los casos el grado de satisfacción general del curso ha sido evaluado muy favorablemente.

En opinión de los profesionales que han impartido los cursos, el nivel de conocimiento de los participantes sobre el Código ISM ha sido muy elevado, lo que ha permitido profundizar con gran detalle en los aspectos de interpretación, clarificación y aplicación de una parte del articulado. También, se produjo un amplio intercambio de experiencias prácticas a bordo en relación al Código ISM, que fomentó un interesante debate entre los asistentes.

A la vista de los resultados obtenidos, se puede deducir que el curso ha cumplido en gran medida las expectativas de los asistentes, lo que sin duda contribuirá al objetivo pretendido de incrementar la concienciación del personal a bordo y en la compañía involucrado en los aspectos de seguridad marítima y prevención de la contaminación.

Una vez finalizados estos tres cursos, quizá resulte conveniente realizar próximamente, a partir de septiembre, un nuevo sondeo entre las empresas para conocer si existe una demanda suficiente para repetir este curso en alguna ocasión más.

2.4 Ayudas Código ISPS.

La DGMM nos ha comentado recientemente que la Abogacía del Estado había aprobado sustancialmente el procedimiento propuesto en el borrador de RD que ANAVE preparó para el reparto de la partida de 2.500.000 euros que había sido asignada en los Presupuestos Generales del Estado de 2008 para compensar los gastos que las navieras habían realizado para la implantación del Código ISPS. Está previsto que en próximas fechas se nos remita en el trámite de audiencia.

Tan pronto dicho borrador tenga el visto bueno definitivo para seguir su tramitación, ANAVE tiene previsto iniciar un procedimiento para ayudar a las empresas a recopilar la documentación requerida, de modo que cuando se publique en el BOE, la presentación de solicitudes por las empresas pueda ser inmediata.

2.5 Asamblea del Cluster Marítimo Español (20 mayo).

El 20 de mayo, en el marco de la feria Navalia, en Vigo, y coincidiendo con el Día Marítimo Europeo, el Cluster Marítimo Español celebrará su primera Asamblea ordinaria, tras su constitución el pasado mes de octubre.

En la misma está previsto aprobar la incorporación de nuevos socios al Cluster, hasta un total de unos 40.

ANAVE estará representada por su presidente, D. Juan Riva, quien en la reunión del Comité Directivo podrá informar verbalmente del desarrollo de la misma.

2.6 Asistencia a otras reuniones y jornadas.

Desde la última reunión del Comité Directivo, celebrada el 3 de abril de 2008, se han organizado y se ha participado en numerosas reuniones, de las que cabe citar las siguientes:

- El 9 de abril, D. Juan Riva recibió, en la sede de ANAVE a Dña. Yelitza Suárez, Secretaria Ejecutiva de la Cámara de armadores de Venezuela.

- El 10 de abril, se celebró en CEOE la Junta Directiva mensual en la que participó, como es habitual, el Presidente de ANAVE, D. Juan Riva.
- El 17 de abril, en la sede de ANAVE en Madrid, se presentó el informe técnico sobre Seguridad y Medio Ambiente 1/08, que recoge las novedades de la normativa marítima nacional e internacional.
- Ese mismo día, la Comisión Permanente de ANAVE mantuvo un almuerzo de trabajo.
- También el 17 de abril Dña. Elena Seco participó en una reunión del patronato de la Fundación Ingeniero Jorge Juan en la ETSIN.
- El 22 de abril, Dña Elena Seco asistió a una reunión de la Plataforma Tecnológica Marítima celebrada en Innovamar.
- El 23 de abril, D. Manuel Carlier asistió a una reunión en la CEOE en la que participaron presidentes y directores de asociaciones de empresas constructoras y de transportistas, en la que se elaboró un documento de prioridades sobre infraestructuras del transporte en la presente legislatura para elevar a la ministra de Fomento.
- El 25 de abril, Dña. Araiz Basurko y Dña. Alicia Velasco mantuvieron una reunión en el Instituto Social de la Marina con autoridades de dicho organismo, en relación con el Congreso Internacional de Prevención de Riesgos Laborales que se celebró en Coruña los días 14 a 16 de mayo.
- Del 22 de abril al 8 de mayo, y en colaboración con la DGMM, ANAVE organizó, 3 cursos monográficos sobre la aplicación del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código ISM), en los que participaron 60 profesionales de sus empresas asociadas, y fueron impartidos por especialistas de la propia Administración marítima española y del Lloyd's Register of Shipping.
- El 28 de abril, en la Dirección General de la Marina Mercante, varias empresas navieras, así como D. Manuel Carlier y Dña. Araiz Basurko, asistieron a una reunión, previa a la celebración del Comité de Seguridad Marítima de la OMI (MSC 84) con D. Alfredo de la Torre para intercambiar información sobre la próxima puesta en práctica del Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de Buques (LRIT).
- El 5 de mayo, D. Manuel Carlier asistió a una reunión de la Junta Directiva de la Asociación Española de Transporte Marítimo de Corta Distancia, SPC-Spain.
- El 6 de mayo se celebró en ANAVE una reunión del Grupo de Trabajo de Relaciones Industriales con vistas a preparar la reunión del día siguiente con las centrales sindicales.
- El 7 de mayo, D. Manuel Carlier y Dña. Alicia Velasco participaron en una reunión de la mesa negociadora del Acuerdo Marco, que tuvo lugar en la sede de UGT.
- El 9 de mayo, la Comisión Permanente celebró un desayuno de trabajo con vistas a preparar la reunión del día 12 con D. Fernando Palao.
- El 12 de mayo, el Secretario General de Transportes, D. Manuel Palao, acompañado por el Director General de la Marina Mercante, D. Felipe Martínez, recibió a la Comisión Permanente de ANAVE en Ministerio de Fomento (ver punto 2.1 de estas mismas notas).

- El 14 de mayo, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco se reunieron con el Director de la feria SINAVAL, D. Sergio Alart, en ANAVE, quien pidió la participación activa de ANAVE en la próxima edición de la Feria en abril de 2009 (ver epígrafe correspondiente en asuntos varios).
- El mismo día, D. Manuel Carlier mantuvo una reunión con varios ejecutivos del banco Barclays Capital interesados en presentar sus productos sobre cobertura frente a oscilaciones de los precios de los combustibles marinos y sobre financiación de buques.
- El día 21 está prevista una nueva reunión con las centrales sindicales para continuar avanzando en el proceso de negociación de un Acuerdo Marco Sectorial.

Reuniones y actos a los que se tiene previsto asistir en los próximos días:

- Del 28 al 30 de mayo se celebra en Gijón un Congreso sobre Factores Subestándar en el Negocio Marítimo, organizado por la Delegación Territorial en Asturias del Colegio Oficial de Ingenieros Navales. ANAVE estará representada por D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco, que presentarán sendas ponencias sobre *El punto de vista del naviero* y *El concepto de buque Subestándar desde los puntos de vista técnico y jurídico*, respectivamente.
- El 3 de junio, D. Manuel Carlier presidirá una reunión del Comité de Política Marítima de ECSA, a la que también asistirá Dña. Elena Seco.

Actos públicos de interés previstos en fechas próximas:

- “II Feria Internacional de la Industria Naval (NAVALIA)”. Vigo: 20-22 de mayo. Incluirá jornadas técnicas y diversas presentaciones.

3. Asuntos industriales. Informe sobre las reuniones mantenidas en la mesa de negociación con las Centrales Sindicales (8 de mayo).

El 7 de mayo de 2008 se mantuvo una nueva reunión con las centrales sindicales en que se retomó nuevamente la redacción de la cláusula de “plus de prolongación de jornada”. Se acordó que en la misma, además de una enumeración de trabajos que se entenderían incluidos, constara una cláusula genérica en que se estipulara que se entenderían asimismo incluidos todos aquellos trabajos necesarios para mantener la operatividad y seguridad del buque.

La próxima reunión se ha fijado para el día 21 de mayo a las 11 horas en la sede de ANAVE.

4. Emisiones a la atmósfera procedentes de buques.

4.1 Informe de la reunión del MEPC de la OMI.

Entre los días 31 de marzo y 4 de abril se celebró en el “*Royal Horticultural Halls and Conference Centre*” de Londres, la reunión 57ª del Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) de la OMI, a la que asistieron 89 Estados Miembros y un nutrido número de organismos especializados de Naciones Unidas y observadores de organizaciones.

Como resultado de la citada reunión y después de una intensa y ardua negociación, se consensuó y aprobó un nuevo texto normativo que incluye límites más estrictos sobre las emi-

siones de óxidos de azufre (SO_x) y de nitrógeno (NO_x), que **se adoptará** previsiblemente el próximo **octubre** y **se aplicará a los buques a partir de 2010**, no siendo necesaria la ratificación para su puesta en vigor.

El acuerdo alcanzado se puede calificar, desde muchos puntos de vista, como **el mejor de los posibles**, ya que, por una parte, incluye avances muy significativos en materia medioambiental, y por otra, plantea unos objetivos realistas, compatibles con la tecnología existente y, por tanto, asumibles en general tanto por el sector naviero como por el de refino de petróleo a escala mundial. Lo acordado respecto de los SO_x se muestra en la siguiente tabla:

	Límite Global (actualmente 4,5%)		En SECAs (actualmente 1,5%)	
	1 ^{er} paso (2012)	2 ^{do} paso (2020)	1 ^{er} paso (2010)	2 ^{do} paso (2015)
Acuerdo OMI	3,50%	0,50% Reconsideración en 2018	1,00%	0,10%

El acuerdo contiene un **mecanismo de revisión, en 2018, del límite global de 0,5%** que sería en principio aplicable desde 2020. Si en 2018 no se considerase viable, **dicha norma se aplicará a partir de 2025**. En la regla 4 del Anexo VI revisado, se permite el “**cumplimiento alternativo**” mediante dispositivos, materiales, aparatos, otros combustibles distintos de los destilados, etc., para alcanzar la reducción de emisiones.

En conjunto, y visto desde el sector naviero, el consenso alcanzado supone un paso adelante significativo de cara a la opinión pública y, a corto plazo, los avances son especialmente importantes en las SECAs, lo que es de esperar suavice la presión de los países nórdicos sobre la UE por una regulación regional. Contiene además un compromiso de reconsideración dentro de 10 años, que permitirá actualizar la situación a la luz de los adelantos tecnológicos y la situación del mercado de hidrocarburos en 2018.

El **texto ha quedado pendiente de revisión en aspectos formales y detalles**, para su adopción el próximo octubre, pero no contiene texto entre corchetes en fechas o cifras, lo que significa que no hay otras opciones alternativas.

En la reunión se creó un pequeño grupo de trabajo liderado por la ICS para incluir una **salvaguardia** en la regla 18 (Disponibilidad de combustible) en el caso de que un buque no pueda obtener el combustible necesario para cumplir una prescripción determinada. Con esta regla el buque no sufrirá una multa ni un desvío o retraso si el combustible no está disponible. Se aplica a todos los límites, no sólo a las SECAs.

Respecto a los **Óxidos de Nitrógeno (NO_x)**, se aceptó el método de reducción de NO_x acordado en el Subcomité BLG 12 y las normas de aplicación para **motores nuevos**, en tres niveles, tomando como Nivel I el límite actual del Anexo VI exigible a los motores instalados a partir del 1 de enero de 2000.

- **Nivel II:** Implantación en **2011**. Se debe poder cumplir mediante modificaciones de proyecto en el motor. La reducción oscilaría entre un 15% y un 22% respecto del Nivel I.
- **Nivel III:** Aplicación en **2016**, incluiría reducciones de entre el 40% y 85% respecto del Nivel I. Supone un impacto significativo en el rendimiento del motor. Estos niveles de reducciones sólo se pueden conseguir mediante la instalación de nuevos equipos.

Las normas sobre NO_x para **motores existentes** fueron uno de los aspectos más polémicos y complejos, ya que aunque algunos motores pueden adaptarse para reducir emisiones de NO_x, en otros casos no es posible. Se acordó:

- **Umbral de aplicación:** obligación de cumplir el Nivel I a los motores construidos entre **1990 y 2000** (no a los anteriores), de más de **5.000 kW** y cilindrada igual o superior a 90 litros.
- Se deberá instalar un **kit o método aprobado**, en el primer reconocimiento de renovación, **12 meses después de que esté disponible comercialmente y homologado por la Administración.**
- Para proteger a armadores del coste excesivo que puede representar la adaptación de un motor determinado, no estarán obligados a aplicar un kit si el coste de su instalación es superior a 375 DEG/tonelada métrica de NO_x, calculando el coste según una determinada fórmula.

En la práctica, es probable que se aplique a un número relativamente pequeño de buques.

Se ha incluido una exención para aplicar la norma del Nivel III a buques pequeños, lo que resultaría poco práctico por las limitaciones de espacio. Quedarán exentos:

- Motores de buques de eslora inferior a 24 m utilizados con fines de recreo.
- Motores de potencia inferior a 750 kW, cuando se demuestre que el incumplimiento se debe a limitaciones de proyecto o construcción.

En relación con los **Gases de Efecto Invernadero (GHG)**, y a pesar del llamamiento del Secretario General en su discurso de apertura para que el Grupo de trabajo sobre GHG avanzara sustancialmente en este asunto, **no se alcanzaron resultados concretos**, aunque se preparó el mandato de la reunión del Grupo de trabajo entre periodos, que se reunirá en Oslo del **23 al 27 de junio**, y que tratará, fundamentalmente, sobre los siguientes aspectos:

- Elaborar un índice de CO₂ obligatorio para proyectos de buques nuevos.
- Estudiar mecanismos para reducir las emisiones de CO₂ en el transporte marítimo internacional mediante una tasa o impuesto a nivel mundial, sistemas de comercio de derechos de emisión, teniendo en cuenta las mejores prácticas y la forma en que los proyectistas de buques, armadores, fletadores, puertos, etc., pueden aplicarla para reducir las emisiones de CO₂.

Como es sabido, la Comisión Europea ha anunciado que preferiría que fuese la OMI la que actuase en el campo del CO₂, pero si en la OMI no se consiguen avances suficientes a corto plazo, propondría en **2009** medidas normativas en el ámbito europeo, en particular, comercio de emisiones.

4.2 Gestiones con vistas al MEPC 58 (octubre 2008).

El pasado día 6 de mayo, y tras consensuarla con AOP, se envió una carta al Director General de la Marina Mercante en la que se valoraba positivamente el resultado de la 57ª reunión del MEPC (resumido en el apartado anterior) y se agradecía la posibilidad de participar en una reunión previa, el 12 de marzo con representantes varios departamentos de la administración, de los ministerios de Fomento, Industria y Medio Ambiente, para aportarles nuestros puntos de vista sobre dicha revisión normativa, así como que se facilitase la presencia, durante todo el desarrollo de las reuniones del MEPC 57, de la responsable de nuestro Gabinete de Seguridad y Medio Ambiente, Dña. Aráiz Basurko, en calidad de asesora de la delegación española.

Se apuntaba, asimismo, la necesidad de realizar un seguimiento cercano sobre dos aspectos concretos del acuerdo alcanzado en el MEPC:

- La regulación de las emisiones de gases de efecto invernadero y, en particular, de CO₂. En el MEPC 57 se acordó celebrar, a mediados de junio de este mismo año, en Oslo, una “reunión intersesional” monográfica para estudiar posibles medidas, que incluirían

en particular un régimen de comercio de derechos de emisiones, con el fin de que en el MEPC 58 (octubre) sea eventualmente posible tomar algunos acuerdos concretos.

- Por otra parte, algunas delegaciones avanzaron en el MEPC 57 su intención de proponer la revisión del Apéndice III del Anexo VI de MARPOL, que establece las condiciones para declarar una determinada zona geográfica como zona de control de emisiones de azufre (*Sulphur Emissions Control Area*, SECA), en las cuales los límites de azufre en los combustibles de los buques son sensiblemente menores que en el resto del globo, con el fin de facilitar que nuevas zonas sean declaradas como SECA, sin necesidad de demostrar la racionalidad medioambiental de esta medida. Se apunta, en particular, que se pretendería que el Mediterráneo fuese declarado como SECA. ANAVE y AOP consideran que existen razones de gran peso que recomendarían que España se opusiera a esta propuesta. Existen grandes diferencias con el norte de Europa (Báltico-Mar del Norte), que han sido puestas de manifiesto en muchos estudios científicos, como uno reciente de CONEWA (que se adjuntaba a la carta), que implican que la reducción de las emisiones de SOx no es ni mucho menos tan prioritaria ni tan eficiente. Además, la reducción del contenido de azufre en los combustibles exigiría un aumento de las emisiones de CO2 en las refinerías.

Por todo ello, dada la positiva experiencia de la reunión del pasado marzo, y de común acuerdo con AOP, proponíamos que, con antelación a la reunión intersesional de Oslo (es decir, deseablemente durante el mes de mayo) se celebrase una nueva reunión, en la que sería positivo que estuviesen presentes los mismos departamentos de la Administración, para tratar específicamente sobre los dos puntos indicados.

No ha sido aún posible fijar la fecha de dicha reunión. Se informará en la reunión del Comité Directivo de cualquier novedad.

5. Asociación Española de Derecho Marítimo (AEDM).

5.1 Reunión de trabajo sobre el Proyecto de Ley General de la Navegación.

Los días 9 y 10 de mayo de 2008, los servicios jurídicos de ANAVE han participado en un encuentro convocado por la AEDM en Segovia, para reconsiderar determinados aspectos del Proyecto de Ley de Navegación y tratar de consensuar determinadas enmiendas a dicho Proyecto.

Ninguna de las materias tratadas afecta a los aspectos básicos del anteproyecto original que fueron rechazadas por ANAVE y reconducidas en el proyecto actual.

Por parte de ANAVE, se trasladaron a la AEDM las enmiendas que ANAVE considera que deberían introducirse en el Proyecto y que ya son conocidas por las empresas asociadas, en materias como:

- Polizones (art. 17).
- Régimen de estancia en aguas interiores (art. 18)
- Nacionalidad de las dotaciones (art. 143)
- Cese del Capitán (art. 222)
- Avería gruesa (art. 387)
- Modificación del art. 118.2.b de la Ley 27/1992 (responsabilidad administrativa del naviero en caso de infracciones cometidas por la tripulación).

En general, estas propuestas de enmienda fueron asumidas por la AEDM, salvo la relativa al cese del capitán, que se consideró “una materia más bien política” (sic).

5.2 Elecciones en la AEDM. Posición de ANAVE.

En la semana del 5 al 9 de mayo, ANAVE recibió propuestas de varias potenciales candidaturas a la presidencia de la AEDM, que va a celebrar próximamente elecciones a la renovación de su Junta Directiva. En todos los casos, se pedía a ANAVE apoyo a la candidatura respectiva, ofreciendo a nuestra asociación una vicepresidencia de la AEDM.

Como se recordará, hasta hace algunos años, dicha asociación tenía como uno de sus fines primordiales aglutinar los diferentes intereses marítimos, incluyendo los navieros, para su representación en el Comité Marítimo Internacional, CMI. Un representante de ANAVE solía ocupar una vicepresidencia de la AEDM. A partir de un congreso que la AEDM celebró en Madrid en 1999, en cuyas conclusiones no fueron debidamente recogidas, a nuestro juicio, las posiciones manifestadas por ANAVE, nuestra organización se ha mantenido al margen de la AEDM.

Tras consultar este asunto con los miembros de la Comisión Permanente, en la reunión que la misma mantuvo el día 9, se informó a todas las candidaturas que se habían dirigido a nosotros en el sentido de que, existiendo varias candidaturas, no parecía lógico que nuestra asociación apoyase a ninguna de las mismas, pero que, una vez electa cualquiera de ellas, ANAVE apoyaría sin duda una reorientación de la actividad de la AEDM que retomase sus objetivos iniciales y no habría inconveniente en participar en la Junta Directiva si fuésemos invitados a ello.

Se pedirá al Comité Directivo que confirme o revise esta posición.

6. Jornadas en ECSA en el mes de junio.

Seminario sobre el cambio climático – 4 de junio

ECSA, en colaboración con EMEC (*European Marine Equipment Council*), organizan este seminario en el que se discutirán las posibilidades y expectativas de reducción de CO₂ del transporte marítimo, tanto desde el punto de vista técnico como político.

Se espera que el debate resulte interesante y beneficioso para los representantes de nuestras instituciones comunitarias, armadores, fabricantes de equipos, astilleros y puertos. Se pretende demostrar que el transporte marítimo, que es ya, con gran diferencia, el modo de transporte más sostenible y más eficiente en términos de emisiones de CO₂, sigue trabajando para reducir aún más su impacto ambiental.

Jornada ECSA/WSC sobre procedimientos aduaneros y de protección

El objetivo de esta jornada, que se celebrará en el Diamant Conference & Business Centre de Bruselas, es analizar el resultado de la aplicación del Reglamento 1875/2006 que establece determinadas disposiciones de aplicación del código aduanero comunitario, en particular las que afectan a los “operadores económicos autorizados” y “declaraciones anticipadas de carga”.

Se debatirá sobre diferentes asuntos legales que suscitan dudas en la aplicación del reglamento y se expondrán preguntas y respuestas sobre cada uno de ellos.

Puede resultar de interés asistir a esta jornada principalmente a expertos en materia aduanera de las empresas que operan servicios de línea regular de carga.

7. Asuntos varios.

7.1 Autopistas del Mar.

La Comisión Europea hizo pública el pasado 25 de abril la convocatoria de propuestas plurianual de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) con vistas a la concesión de subvenciones para el período 2007-2013, así como la convocatoria anual de proyectos TEN-T.

7.1.1 Programa plurianual

Esta convocaría incluye diferentes campos, entre los que figura el de las Autopistas del Mar. El importe máximo total disponible para las propuestas seleccionadas en este campo es, para 2008, de 20 millones de euros.

Este es el segundo paso en el proceso de selección de proyectos de AdM. Sólo aquellos que hayan sido previamente aceptados en un proceso de selección nacional podrán participar en esta convocatoria. La fecha límite de presentación de proyectos termina el próximo 20 de junio de 2008.

En el siguiente enlace pueden encontrar el texto completo de la convocatoria así como otros documentos relacionados. Estos documentos sólo se encuentran disponibles en inglés.:

http://ec.europa.eu/dgs/energy_transport/grants/proposal_en.htm#ten-tmultiannual

7.1.2 Programa anual

El programa anual está dirigido a la financiación de proyectos considerados como prioritarios y que no estén suficientemente cubiertos por los programas plurianuales. Debido a su naturaleza anual tiene un mayor grado de flexibilidad para dirigirse a necesidades específicas.

Para 2008, la Comisión ha decidido priorizar, entre otras, las siguientes áreas relacionadas con el transporte marítimo:

- Accesos portuarios;
- Terminales portuarias;
- Eficiencia y productividad de los puertos.

También se dará prioridad a aquellas acciones tácticas o estratégicas encaminadas a mejorar la eficiencia de los puertos y sus niveles de productividad.

El presupuesto total es de 140 millones de euros y la fecha límite para presentar proyectos es el 20 de junio de 2008. En la página web anterior pueden encontrar más información en relación con este asunto.

7.1.3 Día informativo

El 16 de mayo tendrá lugar una jornada informativa, en Bruselas, sobre las dos convocatorias anteriores a las que la Comisión está invitando a todas las administraciones. Todos los actores interesados podrán seguir la reunión, en directo, a través de internet. [Adjuntamos a estas notas la agenda de la reunión por si alguna empresa asociada estuviese interesada en asistir.](#)

7.2 Feria SINAVAL. Propuesta colaboración.

El director de SINAVAL, D. Sergio Alart, se ha puesto en contacto con ANAVE, solicitando la participación de nuestra Asociación en la próxima edición de esta feria, que se celebrará del 21 al 24 de abril de 2009.

Como se recordará, en 2005 ANAVE organizó en el marco de SINAVAL unas jornadas sobre temas de actualidad seguidas de la presentación de su Informe sobre Seguridad y Medioambiente.

El esquema que se propone para la edición de 2009 sería parecido y el cambio de fechas de la Feria (que antes tenía lugar en enero), se adapta perfectamente al calendario de reuniones de los Comités de la OMI, MSC y MEPC, que sirve de base para fijar la fecha de presentación de los Informes de Seguridad y Medio Ambiente de la asociación.

Se pedirá al Comité Directivo su visto bueno para comenzar a organizar esta participación.

7.3 Marco Polo II

En el mes de febrero se publicó la segunda convocatoria para presentar proyectos a este programa, con un presupuesto total de 59 millones de euros, 2 millones más que en la convocatoria de 2007.

Posteriormente, en el mes de abril, la Comisión europea anunció su intención de mejorar la ejecución presupuestaria del programa, basándose en una consulta pública y un cuestionario.

El artículo 14.2 del Reglamento 1692/2006 que puso en funcionamiento este Programa establecía la realización, antes del 30.06.07, de un informe de evaluación sobre los resultados obtenidos por el segundo Programa Marco Polo. Este informe de evaluación ha sido realizado por la consultora holandesa ECORYS, e incluye recomendaciones sobre el camino a seguir.

Como continuación de este informe de Ecorys, la DG TREN lanzó en abril de 2008 una consulta pública dirigida a la obtención de propuestas de enmiendas al Reglamento Marco Polo II que faciliten su objetivo de trasvase modal a través de la mejora de su ejecución presupuestaria. Para ello la DG TREN preparó unas propuestas concretas de enmiendas y un cuestionario. Las propuestas de enmiendas incluyen:

- Doblar la intensidad de la financiación, de 1 a 2 € por 500 t·km trasvasada;
- Una definición de carga que incluya una unidad de transporte;
- Reforzar las llamadas acciones catalizadoras;
- Ampliar la duración máxima de las acciones de Aprendizaje Común;
- Suprimir la exigencia de trasvasar un mínimo del 10% de los vehículo · km para acciones de evitación de tráfico terrestre;
- Reducir los umbrales de acceso a las ayudas y medirlos únicamente en tm · km o vehículos · km;
- Permitir solicitudes presentadas por una sola empresa;
- Simplificación de las condiciones de financiación de infraestructuras auxiliares;
- Reembolso parcial de los gastos de preparación de ofertas con el objetivo de fomentar la presentación de propuestas por parte de PYMES;

Esta consulta pública no supone una revisión sustancial del Programa Marco Polo, que previsiblemente se lanzará a lo largo del 2009 con vistas al siguiente periodo, es decir, 2014-2021.

7.4 Informe “Marina Mercante y Transporte Marítimo 2007-2008”. Fotografías.

El Gabinete de Estudios de ANAVE está ya elaborando el informe del epígrafe. Como es habitual, rogamos a las empresas su colaboración aportándonos fotografías recientes, tanto de sus buques como, y muy especialmente, de tripulantes de los mismos.

Las empresas que deseen colaborar pueden enviarlas por correo electrónico a la dirección: mheras@anave.es o, si fuesen demasiado grandes para su envío por e-mail, enviándolas en CD a la atención del Gabinete de Estudios.

7.5 Número OMI de identificación de las compañías

A partir del próximo **1 de enero de 2009** todas las **compañías y propietarios inscritos** que gestionen buques de **GT \geq 100** y que realicen viajes internacionales (por el momento, sólo se aplica a este tipo de tráfico) estarán **obligados a disponer de un número OMI permanente de la empresa**, para cumplir la regla XI-1/3-1 de SOLAS. El **objetivo** de la asignación de este número de identificación de la OMI a las compañías es incrementar la seguridad y protección marítimas y prevenir el fraude marítimo (ver circular Seguridad y Medio ambiente 19/08/AB).

Para obtener el número OMI de la compañía es necesario realizar la solicitud del mismo, que es gratuita, al *Lloyd Register Fairplay* (LR-F) en la página “web”: www.imonumbers.lrfairplay.com

Una vez la empresa disponga de este número OMI se debe pedir a la DGMM que actualice y renueve los Certificados anteriormente indicados, añadiendo el número de la compañía.

Aunque todavía faltan unos meses para que esta regla sea obligatoria (**1 de enero de 2009**), es recomendable que las empresas que aún no dispongan de número OMI de la compañía **inicien esta tramitación a la mayor brevedad posible**, con el fin de evitar retrasos innecesarios en el procedimiento y asegurar el cumplimiento en la fecha prevista, ya que como les hemos indicado la DGMM debe emitir de nuevo los certificados citados anteriormente para cada buque.

Hemos detectado un error en la versión española de uno de los formularios de solicitud, que ya hemos trasladado al Lloyd's (ver circular Seguridad y Medio ambiente 20/08/AB).

Además, el Lloyd's nos ha pedido su colaboración, una vez asignados los números OMI, para contrastar sus datos directamente con las empresas, por lo que oportunamente les haremos llegar la información correspondiente por si consideran oportuno confirmarla.

7.6 Reunión con la DGMM sobre el sistema LRIT (28 de abril)

Uno de los asuntos que se trató en la presentación del Informe sobre Seguridad y Medio Ambiente de ANAVE con los responsables de la DGMM fue la cuestión del nuevo Sistema de Identificación y Seguimiento de Largo Alcance de Buques (LRIT), que puso de manifiesto que, tanto por parte de las empresas como de la Administración, hay aún bastantes aspectos que es preciso concretar.

La problemática actual en este asunto es **conseguir que la compleja estructura operativa que engloba el sistema LRIT esté en funcionamiento en la fecha de aplicación, 1 de enero de 2009**, independientemente de que el buque tenga instalado el equipo a bordo o, al menos, el retraso, si lo hubiera, no suponga un problema para las empresas navieras (ver circular Seguridad y Medio ambiente 18/08/AB).

En la citada presentación se estimó muy conveniente organizar una reunión de coordinación en la sede de la DGMM con las empresas de ANAVE, que finalmente se celebró el 28 de abril, dada la inminente reunión del Comité de Seguridad Marítima (MSC) de la OMI, prevista entre los días 7 y 16 de mayo.

En la misma participaron además de ANAVE cinco empresas asociadas que trasladaron a la DGMM su experiencia con los equipos de que disponen actualmente. La DGMM tomó nota con vistas a la reunión del MSC y acordó trasladar a ANAVE los resultados de las discusiones en el mismo. Se informará al Comité Directivo de las decisiones adoptadas.

8. Ruegos y preguntas.