



REUNIÓN DEL COMITÉ DIRECTIVO DE ANAVE

Martes, 25 de mayo 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. Reestructuración de la Administración. ISM. DGMM.
 - 2.2. Reunión del Comité Ejecutivo del Cluster Marítimo Español.
 - 2.3. Reunión de Intertanko en Madrid.
 - 2.4. Aplicación de la normativa sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
 - 2.5. Día Marítimo Europeo. Gijón, 20 Mayo.
 - 2.6. Asamblea ANAVE 2010.
 - 2.7. Otras reuniones y jornadas.
3. Tramitación parlamentaria de la modificación de la Ley 48/2003, de régimen económico de los puertos.
 - 3.1. Gestiones realizadas por ANAVE.
 - 3.2. Valoración de los textos aprobados.
4. Borrador de RD sobre delegación en Sociedades de Clasificación. Limitación de responsabilidad.
5. Subvenciones a ANAVE y a empresas navieras en Presupuestos del Estado.
6. Plan de Formación de ANAVE para 2010.
7. Número 500 del Boletín informativo de ANAVE.
8. Asuntos varios.
9. Ruegos y preguntas.

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

La última reunión del Comité Directivo tuvo lugar el 22 de abril. El borrador de acta fue circulado con fecha 14 de mayo.

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

2. Novedades habidas y gestiones realizadas:

2.1. Reestructuración de la Administración. ISM. DGMM.

Según se informó a las empresas mediante la circular Varios 24/2010/GM, de 11 de mayo, el pasado 30 de abril el Consejo de Ministros adoptó un *“Acuerdo sobre racionalización de estructuras en la Administración General del Estado, reducción de altos cargos y reordenación del sector público empresarial”*, por el que se reducen las estructuras orgánicas básicas de algunos departamentos ministeriales y del sector público empresarial, así como los altos cargos de dichos departamentos. Para ello se sitúa a Subdirectores Generales al frente de las Direcciones Generales y otros organismos afectados, y se concentran las tareas de dirección política que hasta entonces asumían en los órganos directivos del Ministerio del que dependen.

El desarrollo de este Acuerdo comenzó mediante los RRDD 494/2010 y 495/2010, publicados en el BOE de 6 de mayo. El 15 de mayo, se publicó el RD 638/2010, que modifica la estructura del Ministerio de Fomento, del que se informó a las empresas mediante la circular Varios 24/2010/GM, de 18 de mayo.

Entre los órganos administrativos relacionados con nuestro sector y que han resultado afectados, se encuentran los siguientes:

- Presidencia del Gobierno: Se suprime la Dirección General de Infraestructuras y Seguimiento para Situaciones de Crisis.
- Ministerio de Trabajo: la Dirección General del ISM pasa a ser una Subdirección General. A este respecto, el 10 de mayo se recibió en ANAVE una carta del Secretario de Estado de la Seguridad Social, D. Octavio Granado Martínez, que fue distribuida a las empresas mediante la circular de 11 de mayo, en la que se nos informaba de que la citada medida pasaría a ser efectiva a partir del 1 de julio, sin que fuese a generar otras consecuencias sobre el Instituto o sus funciones.
- Ministerio de Fomento:
 - Se suprimen la Dirección General de Planificación y Dirección General de Servicios.
 - Se reducirá en un 40% el número de miembros de los Consejos de Administración de las Autoridades Portuarias, lo que supondrá la supresión de aproximadamente 230 puestos.
 - La Secretaría General de Relaciones Institucionales y la Subsecretaría de Fomento, pasan a depender directamente del Ministro.
 - Dentro de la DGMM, se refunden las Subdirecciones Generales de Seguridad Marítima y Contaminación y de Inspección Marítima y Normalización en una sola: la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima.

2.2. Reunión del Comité Ejecutivo del Cluster Marítimo Español.

El 10 de mayo tuvo lugar una nueva reunión del Comité Ejecutivo del Cluster Marítimo Español, la primera con la nueva secretaría técnica de ATISAE.

Entre otros asuntos, tomando como base los documentos aportados por cada uno de los subsectores, se elaboró un cuadro DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) del conjunto del sector marítimo español (ver anexo). Sobre la base de este docu-

mento, está previsto que el Cluster elabore a continuación un informe de problemática y peticiones del sector a la Administración.

2.3. Reunión de Intertanko en Madrid.

El miércoles 19 de mayo, en el Club Financiero Génova, INTERTANKO organizó una presentación en la que su Director General, Peter Swift, expuso los que considera los principales retos del sector naviero en la actualidad. En su exposición hizo referencia a asuntos muy variados, como la creciente regulación medioambiental (SO_x, CO₂,...), la piratería, la situación actual del mercado de fletes, etc.

Asistieron varias empresas asociadas del sector de buques tanque e invitados de la Administración, así como D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco por parte de ANAVE.

2.4. Aplicación de la normativa sobre contenido de azufre en combustibles marinos.

Tal y como hemos venido informando en las últimas reuniones del Comité Directivo, estábamos a la espera del visto bueno de la DGMM a unos cuadros que ANAVE envió en el mes de febrero y que resumen esquemáticamente por tipos de buques, zonas de navegación y fechas, los límites y excepciones respecto del contenido máximo de azufre que se derivan de las normas UE y de la OMI.

Recientemente, la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación de la DGMM nos ha enviado copia de un escrito que ha dirigido a las Capitanías Marítimas, confirmando, prácticamente sin cambios, los cuadros que ANAVE envió. Esto permite que las empresas dispongan de una referencia sencilla de aplicar y confirmada por la Administración. Además, al haber remitido la DGMM a las Capitanías Marítimas dicha información como propia de la Administración, permitirá disminuir las posibilidades de discrepancias en la aplicación en los distintos puertos.

Según la interpretación de la DGMM, el art. 11 del RD 1027/2006 "***no se aplica a buques fondeados, que pueden seguir quemando fuel y cambiar a gasoil al terminar la maniobra de atraque en puerto***".

La circular SMA/08-10/AB, de 18 de mayo, contiene información adicional sobre este asunto.

2.5. Día Marítimo Europeo – Gijón, 20 Mayo.

Con motivo de la celebración en Gijón del Día Marítimo Europeo 2010, ANAVE e INTERTANKO realizaron una presentación conjunta sobre Formación. La misma será expuesta por el Director de Intertanko, Mr. Peter Swift y el vicepresidente de ECSA, D. Juan Riva, en el marco de una jornada denominada "*Port & Maritime Training and Education*".

2.6 Asamblea ANAVE 2010.

Como se recordará, en la anterior reunión del Comité Directivo, se acordó celebrar la asamblea general de ANAVE entre los días 22 y 24 de junio.

En contacto con el Ministerio de Fomento, se confirmó que el día 24 están previstas reuniones en Bruselas del Consejo de Ministros, por lo que se ha fijado definitivamente la fecha en el **22 de junio**. Siguiendo indicaciones del Director del Gabinete, se ha enviado una carta formal de invitación al ministro de Fomento para el acto de clausura, rogándole que, en caso de no poder asistir, delegue su representación. Se nos ha indicado que recibiremos respuesta probablemente hacia finales de mayo.

Según acordó el Comité Directivo, se exploró la posibilidad de celebrar la asamblea en la sede de la CEOE, para reducir gastos, pero no sólo en la fecha del 22 de junio, sino en toda la segunda quincena de junio no había ya salas disponibles.

Por ello, con el visto bueno del Presidente, hemos procedido a reservar la sala Europa del Palacio de Congresos de Castellana/Perón, donde ya se celebrase la asamblea en 2009.

Por todo ello, el 7 de mayo se envió la circular de referencia Varios 22/2010, en la que notificábamos a las empresas asociadas, a efectos de agenda, que la asamblea se celebraría en el día y lugar indicado y, tentativamente, con arreglo al siguiente horario:

- 11 h: Comité Directivo
- 12 h: Asamblea
- 13 h: Acto de Clausura con autoridades
- 14 h: Buffet

Se propondrá al Comité Directivo que confirme estas gestiones y acuerde convocar la Asamblea General de ANAVE en dichos términos.

Los servicios de ANAVE están trabajando en la Memoria de actividades y el anuario estadístico "Marina Mercante y Transporte Marítimo" para que estén disponibles en la fecha de la Asamblea. El día 18 de mayo se ha sometido un borrador de la Memoria a la consideración de los miembros de la Comisión Permanente.

2.6. Otras reuniones y jornadas.

Desde la última reunión del Comité Directivo, celebrada el pasado 22 de abril, ANAVE ha participado en numerosas reuniones, entre las que cabe citar las siguientes:

- El 26 de abril, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco, junto con representantes de la CEOE y de AOP, mantuvieron una teleconferencia con representantes de las organizaciones de empresarios de Finlandia y Lituania, sobre la normativa de la OMI y la UE sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.
- El 27 de abril, Dña. Elena Seco representó a ANAVE en una reunión de la Plataforma Tecnológica Marítima, celebrada en la sede del CEHIPAR, sobre Combustibles Alternativos y Eficiencia Energética.
- El 28 de abril, Dña. Paula Díaz representó a ANAVE en una reunión de las organizaciones miembros de la CEOE, sobre Comunicación.
- El 4 de mayo, Dña. Araiz Basurko participó en una reunión del Grupo PAT14 del COIN sobre seguimiento de la normativa de la OMI.
- El 6 de mayo de 2010, D. Manuel Carlier presentó la ponencia "*Challenges raised by current and foreseen environmental rules for Spanish shipowners*", en una jornada sobre ahorro energético y reducción de emisiones en los buques ("*Technical and Software Solutions to Increase Ship's Efficiency*"), organizada por Germanischer Lloyd en Madrid.
- El 10 de mayo, D. Manuel Carlier participó una reunión de la Comisión Ejecutiva del Cluster Marítimo Español (ver apartado 2.2 de estas Notas).
- El 12 de mayo, D. Manuel Carlier, Dña. Elena Seco, Dña. Paula Díaz y Dña. Desirée Martínez se reunieron con D. Rafael Diego, del grupo editorial Vocento, quien presentó una propuesta para modificar el diseño del "Boletín Informativo de ANAVE", con motivo del número 500 del "Boletín Informativo de ANAVE" (ver apartado 7 de estas Notas).

- El 13 de mayo, D. Manuel Carlier participó en la mesa redonda “*Industria y clientes*”, con motivo de la jornada técnica “*El mar y las energías renovables – La aportación de la ingeniería naval y oceánica*”, organizada por la AINE y el COIN en Madrid.
- El 17 de mayo, Dña. Elena Seco participó en una reunión del Grupo de Trabajo de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, del COIN, del que es Vicepresidenta.
- El 19 de mayo, representantes de varias empresas asociadas, acompañados por D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco, asistieron a una conferencia impartida por el Director de INTERTANKO, Mr. Peter Swift, en Madrid en la que esta asociación expuso los principales retos del sector naviero en la actualidad (ver apartado 2.3 de estas Notas).

Reuniones previstas en fechas próximas

- El 31 de mayo se reunirá en Bruselas el Comité de Política Marítima de ECSA que preside D. Manuel Carlier. También participará Dña. Elena Seco.

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

3.1. Gestiones realizadas por ANAVE.

A lo largo del último mes, en estrecho contacto con los grupos parlamentarios, hemos seguido muy de cerca el proceso parlamentario de la tramitación de la Ley de Puertos, y realizado numerosas gestiones entre las que cabe destacar:

- La CEOE nos consultó sobre unas enmiendas formuladas por la asociación de empresarios de Baleares, varias de las cuales eran copia literal de las nuestras y otras estaban encaminadas a obtener mayores beneficios para los tráficos de las islas. Una vez analizadas, no manifestamos ninguna objeción y la CEOE dio traslado de las mismas a los grupos parlamentarios.
- El 23 de abril recibimos de D. Rafael Simancas los textos de las enmiendas relacionadas con las peticiones de ANAVE. Tras analizarlas, seguimos insistiendo a los grupos parlamentarios y a los servicios jurídicos de Puertos del Estado sobre la importancia de algunos puntos no recogidos en las mismas y algunas de estas peticiones fueron finalmente recogidas en las enmiendas transaccionales finales aprobadas por la ponencia (**ver apartado siguiente**).
- El 29 de abril se hizo llegar a D. Rafael Simancas, un análisis jurídico de la viabilidad de una tasa al pasaje diferenciada para viajeros en tráficos con países no Schengen.
- El 29 de abril, ante la convocatoria de huelga por parte de los sindicatos de estiba, y en contacto con el Presidente, se elaboró una carta al Ministro de Fomento, D. José Blanco que, previa consulta a la Comisión Permanente, se envió efectivamente el día 30. En la misma:
 - Se mostraba la satisfacción de las empresas navieras por el acuerdo alcanzado entre los grupos parlamentarios del PSOE y el PP.
 - Análogamente, nuestra satisfacción por las enmiendas al capítulo de las tasas, en el que los mecanismos que se introducen para sustituir a las anteriores bonificaciones permitan mantener, en casi todos los casos, las cuantías. Mencionábamos, sin embargo, que se mantenían pendientes algunos aspectos que seguían siendo muy importantes para nuestras empresas asociadas, para los que confiábamos se les pudiese encontrar solución en el texto definitivo, para lo que pedíamos su apoyo.

- Valoramos muy favorablemente las propuestas sobre el servicio de estiba, que iban en el sentido correcto y ponían, además, un énfasis especial en el transporte regular en tráficos de corta distancia y en las cargas rodadas, todo lo cual nos parecía muy acertado. Opinábamos que dicha reforma valía sin duda la pena, y que, en la medida en que saliese finalmente adelante, en los términos en que había sido pactada entre los dos principales partidos, contribuiría muy positivamente a la competitividad de nuestros puertos.
- Manifestábamos la preocupación de nuestras empresas por la ya anunciada contes-tación sindical a las medidas propuestas y pedíamos que se señalasen unos servi-cios mínimos en el servicio público de estiba tan amplios como fuese necesario para garantizar los tráficos esenciales de los distintos puertos, que se exigiese su efectivo cumplimiento y se tomasen las medidas preventivas necesarias para mantener el or-den público.

3.2. Valoración de los textos aprobados.

En líneas generales el contacto con los grupos parlamentarios ha resultado muy fluido. En todo momento se han mostrado dispuestos a dialogar y han analizado nuestras propuestas con detalle, manteniéndonos informados de su punto de vista sobre las mismas.

Los textos aprobados en ponencia, que desde los propios grupos parlamentarios consideran como prácticamente definitivos a falta de “*pequeños flecos*”, sobre las tasas, recogen en muy gran medida las sugerencias y propuestas de enmienda solicitadas por ANAVE y, en la gran mayoría de los casos, liberan a las empresas navieras de la fuerte subida que se habría derivado del texto aprobado por el Consejo de Ministros hace 14 meses. En todo ca-so, hay que tener en cuenta que la nueva ley contemplará unos coeficientes que podrá fijar cada una de las AAPP, por lo que a priori no es posible evaluar con precisión el impacto en la tasas.

Por otro lado, es de lamentar que finalmente no se haya dado un paso firme adelante en relación con el servicio de estiba. La presión sindical ha motivado que la apertura propuesta, que habría repercutido muy positivamente en la competitividad de los puertos españoles, haya quedado fuertemente devaluada.

Analizando los distintos asuntos planteados por ANAVE en su informe y las enmiendas tran-saccionales aprobadas en ponencia, cabe citar:

- **Tasas:** Se recogen todas las peticiones de ANAVE, salvo la de aplicar un coeficiente reductor especial para buques portacontenedores en línea regular Península-Islands. Se-guiremos trabajando para tratar de evitar una subida de las tasas a estos buques con la entrada en vigor de la Ley.
- **Bonificaciones:** Las enmiendas transaccionales incluyen un cambio importante en las bonificaciones a la T-1, T-2 y T-3 en los puertos insulares de las Islas Canarias, Balea-res, Ceuta y Melilla. Así, las bonificaciones para tener en cuenta la condición de insulari-dad, no se definen totalmente, sino que se fija un mínimo y un máximo. Las condiciones de aplicación de estas bonificaciones, así como su límite conjunto, se acordarán a pro-puesta del Consejo de Administración de cada Autoridad Portuaria en el Plan de Empre-sa y se incluirá su valor y condiciones de aplicación en los Presupuestos Generales del Estado. Ello implica que todos los años habrá que realizar las gestiones oportunas cerca de la Autoridad Portuaria y, si fuera preciso, con la Administración local, para que se fije el máximo de bonificación posible.
- **Integración de servicios y autoprestación:** Se recoge la propuesta de ANAVE de im-poner, en caso de Integración de servicios, exactamente las mismas condiciones que en el de Autoprestación no así la que se refería a las compensaciones económicas por au-

toprestación. Las condiciones laborales del personal empleado para la Autoprestación quedan en gran medida asimiladas a las de los estibadores de la SAGEP.

- **Estiba:** Tras las negociaciones con Coordinadora, la apertura que se producía en el servicio de la estiba ha quedado fuertemente devaluada, dejando fuera del ámbito de aplicación del servicio únicamente: *“El embarque y desembarque de camiones, automóviles y cualquier clase de vehículos a motor con sus remolques o semirremolques, cuando se realicen por sus propietarios, usuarios, conductores habituales dependientes de aquellos”*. Que ya lo estaban anteriormente, y se añade: *“Asimismo, está excluido del servicio de manipulación de mercancías el embarque y desembarque de vehículos a motor sin matricular”*, frente a la propuesta de dejar fuera a cualquier vehículo a motor.
- **Recogida de residuos:** En nuestro informe proponíamos aclaraciones en la redacción y aumento de las bonificaciones en determinados casos, para reducir la fuerte subida que la redacción propuesta incluía en el coste del servicio. Aunque no exactamente como habíamos propuesto, se ha reformulado este artículo y, en la mayoría de los casos, la nueva tarifa incluye una notable reducción respecto de la propuesta anterior. Respecto de la Ley vigente 48/2003, el resultado es muy dispar según las empresas, suponiendo para la mayoría un notable descenso y para algunas aumentos.
- **Transporte Marítimo de Corta Distancia:** Se recoge la propuesta de ANAVE sobre la definición de este concepto, que con la última redacción entendemos incluye cualquier servicio de carga y/o pasaje entre puertos europeos (incluyendo los insulares) o entre puertos europeos y puertos de países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa. En particular, entendemos que se incluyen todos los tráficos de cabotaje.
- **Intercambiabilidad de billetes:** El objetivo principal de la enmienda propuesta por ANAVE era dotar de seguridad jurídica a las empresas navieras que, con motivo de la imposición de intercambiar billetes, establezcan una tarifa única de intercambio. La redacción dada en las enmiendas a este punto parece que cumple con el objetivo.
- **Servicio de practicaaje:** Posteriormente a la presentación de nuestro primer informe, a sugerencia de la Comisión Permanente, se presentaron a los Grupos Parlamentarios dos peticiones adicionales de enmienda relativas al servicio de practicaaje. La primera, encaminada a eximir del servicio a aquellos capitanes que hayan ejercido como prácticos en el puerto de que se trate ha sido recogida literalmente, lo que valoramos muy positivamente. En la segunda solicitábamos impedir que los prácticos de puerto o sus organizaciones pudieran participar en el trámite o pruebas para la concesión de exenciones de practicaaje y no ha sido tenida en cuenta.

4. Borrador de RD sobre delegación en Sociedades de Clasificación. Limitación de responsabilidad.

Hace unas semanas, la Subdirección General de Normativa marítima y Cooperación Internacional nos remitió para informe un Proyecto de RD sobre “reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima”, que actualiza el RD 90/2003 para adaptarlo a la Directiva 2009/15.

Este proyecto se circuló a las empresas anexo a nuestra circular SMA/68-10/AB, de 6 de mayo. En la misma valorábamos que, a nuestro entender, este proyecto supone un importante avance, ya que amplía la delegación de competencias de las organizaciones reconocidas, permitiéndoles, además de realizar las inspecciones, refrendar las revisiones anuales o intermedias y emitir nuevos certificados obligatorios.

Además, se amplían los supuestos en los que se pueden delegar las funciones de inspección, para los casos en que un buque español se construya, transforme o realice una gran reparación en el extranjero, también cuando recale en puerto español en festivos o vísperas y se necesite prorrogar el plazo de validez de un certificado, o si el buque se encuentra en el extranjero y solicita el abanderamiento en España.

Sin embargo, este proyecto no resuelve el problema de la exigencia de una responsabilidad ilimitada a las organizaciones reconocidas, que se sigue requiriendo, tanto para casos de actuación dolosa como de negligencia simple, lo que dificulta que algunas SS.CC. acepten la delegación del gobierno español.

La citada Directiva, en su art. 5.2, prevé expresamente la posibilidad de que los Estados Miembros limiten la responsabilidad de las organizaciones reconocidas respecto de los supuestos de daños materiales, daños corporales o fallecimiento que hayan sido causados por acto u omisión negligente o temeraria de dichas organizaciones. En particular, el art. 5.2.b.ii, autoriza a los Estados Miembros a introducir un límite de responsabilidad, que no será inferior a 4 millones de euros (respecto de daños corporales o fallecimiento) o a 2 millones de euros (en caso de daños materiales).

Por el contrario, el Proyecto de RD consultado a ANAVE no hace uso de esta posibilidad de limitación, contemplando una responsabilidad ilimitada de las organizaciones reconocidas en todos los supuestos.

Se propondrá al Comité Directivo que ANAVE solicite a la Administración que España establezca un límite superior de responsabilidad para los casos de negligencia simple, como permite expresamente la Directiva 2009/15. Respecto de su cuantía, se consideraron razonables los mismos valores que se establecen en la Directiva, de 4 millones de euros por daños personales y 2 millones por daños materiales.

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

5.1 Ayudas ISPS. Convocatoria 2010.

La convocatoria de estas ayudas para 2010 fue publicada en el BOE del 3 de mayo, de lo que se informó a las empresas ese mismo día, mediante la circular Varios 21/2010/GM.

El importe de las ayudas se ha visto finalmente reducido a 500.000 euros, debido a los recortes presupuestarios impuestos por la crisis económica. Los requisitos exigidos para el abono de las subvenciones se mantienen respecto de los ya previstos en la Orden FOM/2381/2008, por la que se aprobaron en el 2008 las bases reguladoras.

Según se informó a las empresas en la citada circular, el plazo para la presentación de las solicitudes finaliza el día 8 de junio.

Cabe, asimismo, informar de que la DGMM nos ha remitido copia de la Resolución por la que se concedieron las ayudas del año 2009, que vamos a enviar inmediatamente a las empresas beneficiarias, para que puedan utilizarla como justificante a efectos contables.

5.2 Ayudas para el embarque de alumnos en prácticas

Según se informó a las empresas mediante la misma circular Varios 21/2010/GM, de 3 de mayo, tras recibir el visto bueno por parte de la Abogacía del Estado, el 29 de abril, ANAVE y la Secretaría de Estado de Transportes suscribieron el Convenio que determina las condiciones específicas según las cuales se librarán las ayudas a ANAVE y que regirá la convo-

catoria y el trámite para su distribución a las empresas asociadas, en función del número de embarques de alumnos que cada una realice.

Como ya conocen las empresas, el crédito total máximo aprobado para estas ayudas es de 100.000 euros, que, a razón de 500 euros por alumno y mes, y 3 meses por alumno, permitirá dotar unas 66 becas/año que reducirán el coste que para las empresas supone el embarque de los alumnos.

Para más detalles, remitimos a las empresas a nuestra circular Varios 15/2010/GM, de 12 de marzo de 2010, con la que adelantamos a las empresas el texto del Convenio, que establece, entre otras cosas, los requisitos que deberán cumplir las empresas para poder percibir las.

Según se indica en el Convenio, ANAVE tendrá que entregar los justificantes a la DGMM antes del 10 de diciembre de 2010. Por ello, y con el fin de que sea posible preparar adecuadamente la documentación, siendo los días 6 y 8 de diciembre festivos, se recuerda a las empresas que el último día para la presentación de la documentación en ANAVE será el viernes 3 de diciembre de 2010. No obstante, estableceremos próximamente un procedimiento normalizado para facilitar a las empresas la preparación de dicha documentación.

6. Plan de Formación de ANAVE para 2010.

Como ya informamos al Comité Directivo en la reunión del mes de marzo, el pasado 9 de febrero se publicó en el BOE una Resolución, de 2 de febrero de 2010, del Servicio Público de Empleo Estatal, por la que se aprobó la convocatoria 2010 de formación de oferta y se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones públicas destinadas a su financiación.

Dado que en 2009 ANAVE utilizó prácticamente el 100% de la subvención que nos había sido otorgada, para el plan de 2010 nos ha sido concedida una subvención de 170.000 € (un 49% superior a la del año anterior) para la realización de las siguientes actividades formativas:

Acciones	Horas	Alumnos
Código ISM, gestión de la seguridad	80	36
Cursos de buques ro-ro y buques de pasaje	96	87
Botes de rescate rápido	56	34
Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate	84	17
Formación básica	110	34
Cartas electrónicas / ECDIS	80	20
Prevención de detenciones	8	13

Les mantendremos informados de las convocatorias de dichos cursos, que comenzarán a ejecutarse una vez nos ingresen el importe de la subvención. Si alguna empresa estuviera interesada en que se organizase algún curso en particular en una fecha determinada, les rogamos nos lo haga saber.

7. Número 500 del Boletín informativo de ANAVE.

El próximo mes de junio, nuestro Boletín Informativo (BIA) cumple su número 500, lo que supone más de 42 años de publicación mensual ininterrumpida. Con este motivo, hemos considerado que podría ser recomendable rediseñar su presentación para darle un aire más moderno y atractivo para nuestros lectores y anunciantes.

A este fin, hemos trabajado con la empresa de comunicación *Comunica Mediatrader* (Grupo Vocento), con la que ya habíamos colaborado el año pasado en el rediseño de nuestra publicación anual Marina Mercante, obteniendo a nuestro entender resultados satisfactorios.

El presupuesto que nos han ofrecido por un rediseño completo y una maqueta de trabajo es de 1.720 € + IVA y el contenido su propuesta nos ha parecido atractiva, por lo que, con el visto bueno del presidente, hemos contratado este servicio.

Con este motivo, hemos pedido también el Ministro de Fomento y a otras autoridades una colaboración para este número especial.

Como las empresas bien conocen, hasta hace unos años, el boletín se financiaba en cierta medida con anuncios pagados por empresas navieras asociadas. Nuestra política ha sido concentrar la publicidad en empresas no asociadas, con el fin de no añadir nuevos costes a las navieras. No obstante, pensamos que tal vez algunas navieras asociadas puedan tener interés en incluir publicidad de su empresa en este número especial conmemorativo. A este fin, estamos concretando el coste con la imprenta que lo edita y ofreceremos próximamente a las empresas asociadas que lo deseen la posibilidad de incluir publicidad en este número, a unas tarifas especialmente reducidas.

8. Asuntos varios.

8.1. Solicitud de alta en ANAVE de dos empresas navieras.

Han solicitado el alta en ANAVE las empresas navieras Compañía Marítima Hispano Francesa S.L. y Compañía Marítima M.A. Riva Suardíaz S.L.

Apoyan su solicitud de ingreso, como indican los estatutos, las asociadas de pleno derecho Balearia y Grupo Ibaizábal, ambas miembros del Comité Directivo.

Se propondrá al Comité Directivo que acepte estas solicitudes de incorporación.

8.2 Seguimiento de la contratación de tripulantes extracomunitarios. Nombramiento de nuevo Director General de Inmigración

El pasado 17 de abril, se publicó en el BOE el nombramiento del nuevo Director General de Inmigración (DGI), D. Markus González Beilfuss. Nacido en 1969, es doctor en Derecho y profesor de Derecho Constitucional de la Universidad de Barcelona. Desde 2005 era Letrado del Tribunal Constitucional por adscripción temporal.

La Subdirectora General de Régimen Jurídico de la DGI, Dña. Belén Roel, nos ha comunicado que el nuevo Director está ya informado del acuerdo suscrito por ANAVE y las centrales sindicales UGT y CCOO en marzo de 2006 sobre el enrole de tripulantes extracomunitarios y del proceso de seguimiento del mismo, actualmente en curso. Asimismo, nos confirmó que ha facilitado al Director las propuestas de modificación al Reglamento de la Ley de extranjería presentadas por ANAVE en octubre de 2009, aunque nos indicó que éste todavía no las había analizado en detalle. La Subdirectora General nos sugirió asimismo la posibilidad de que ANAVE remitiese una carta al nuevo Director General como primera toma de contacto.

Asimismo, la Subdirectora nos indicó que podría resultar oportuno en las próximas fechas actualizar el cómputo de los extracomunitarios contratados con el fin de mantener el seguimiento de la contratación de extracomunitarios, el curso de las negociaciones. En consecuencia, vamos a solicitar a las empresas que nos envíen sus datos actualizados a fecha 31 de mayo.

8.3 Proyecto de modificación del RD 61/2006 sobre especificaciones técnicas de combustibles.

A principios de mayo, la CEOE nos remitió un borrador de RD que modificaría el RD 61/2006 sobre especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, utilización de biocarburantes y contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo, documento que está en consulta interna en el Ministerio de Industria.

Tras comparar dicho borrador con las normas en vigor de los RD 61-1027/2006, nos ha llamado la atención la modificación del art. 3 (Especificaciones técnicas de los gasóleos), apartado 2 (Gasóleos para usos agrícola y marítimo, clase B) que pretende reducir, a partir del 1 de enero de 2011, el límite en el contenido de azufre del gasóleo B al 0,001% (desde 2008 se viene aplicando el 0,1%).

Esta medida puede producir dos problemas: por una parte, un encarecimiento del gasóleo, cuya cuantía estamos investigando, y, por otra, su posible efecto negativo en el funcionamiento de los motores.

En opinión de la Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP), al reducirse hasta ese punto el nivel de azufre, desaparece el efecto lubricante del producto sobre los asientos de las válvulas de los motores, que a partir de ahora tendrían que estar revestidos de un metal más robusto.

Nos hemos puesto en contacto con un fabricante de motores (Wartsila) con el fin de conocer desde un punto de vista experto hasta qué punto sería importante este efecto.

Por otra parte, el borrador prorrogaría hasta el 31/12/2012 la exención en las Islas Canarias del cumplimiento del límite en el contenido de azufre (máximo 0,3%) que el RD 1027/2006 había permitido solamente hasta el 1 de enero de 2010.

Se informará al Comité Directivo sobre el resultado de estos contactos y se pedirán indicaciones sobre cómo proceder en este asunto.

8.4 Inspecciones de sanidad a bordo de los buques.

El 22 de abril, volvimos a reiterar los contactos ya mantenidos anteriormente con el Subdirector General de Sanidad Exterior, D. Oscar González Gutiérrez-Solana, para manifestarle nuevamente las dificultades que se encuentran nuestras empresas en relación con las inspecciones de Sanidad a bordo de los buques para renovar el "Certificado de Exención del Control de Sanidad a Bordo", y que son las siguientes:

- Los inspectores sanitarios se niegan a inspeccionar buques amarrados a monoboyas u otros dispositivos flotantes (caso de Algeciras), condición indispensable para renovar cada 6 meses el citado Certificado.
- Las inspecciones sólo se realizan en aquellos puertos españoles que han sido autorizados por la OMS para emitir certificados, lo que significa que aquellos que hacen escala en un único puerto español no incluido en los puertos autorizados (por ejemplo, Ferrol) tampoco pueden renovar el Certificado de Sanidad.

Como saben, este asunto está pendiente de resolver desde hace varios años y hasta el momento no habíamos logrado avanzar sustancialmente a pesar de las gestiones de la DGMM y ANAVE con el organismo afectado.

Tras la conversación mantenida con el Subdirector, éste nos envió un escrito de fecha 27 de abril de 2007 en el que encargó al Jefe de la Dependencia de Sanidad que solicitase la eva-

luación de los riesgos laborales de la actividad inspectora a bordo, la planificación preventiva y vigilancia de la salud de los trabajadores expuestos al riesgo para, una vez se conozca su resultado, dar las instrucciones oportunas para que se lleven a cabo las inspecciones en la monoboya.

Sobre la base de dicho escrito, nos pusimos en contacto con el Jefe de la Dependencia de Sanidad de Algeciras. D. Nicolás Jiménez Salmerón, quien nos ha confirmado que se había reactivado este asunto, que el Servicio de Prevención de la Subdelegación del Gobierno en Cádiz ha emitido ya varios informes al respecto y se espera poder dar una solución, de la que nos informará oportunamente.

Asimismo, hemos podido confirmar que, desde el 11 de mayo los puertos de Ferrol y Marín figuran ya en la lista de puertos autorizados para emitir certificados.

8.5 Propuesta de modificación de los límites de responsabilidad de la Ley sobre Contaminación de 1990 de EE.UU. (OPA 90).

El 18 de mayo, la Cámara Naviera Internacional (ICS) nos ha informado de que, como consecuencia del accidente por contaminación de hidrocarburos en el golfo de Méjico, tras la explosión de la plataforma petrolífera *Deepwater Horizon*, el presidente de los EEUU ha presentado al Congreso una propuesta para modificar las normas sobre los límites de responsabilidad de la Ley sobre Contaminación de 1990, más conocida como OPA 90,

Este paquete de propuestas legislativas se incluiría en el ejercicio presupuestario de 2011 y está dirigido a dar una respuesta urgente a los costes por reclamaciones debidas a casos de contaminación, por lo que se le ha dado el tratamiento de “medidas de emergencia”.

Las propuestas que afectan al sector naviero pretenden eliminar los límites específicos de la responsabilidad total por la recogida de hidrocarburos de la mar y otros costes atribuibles a los buques y terminales en tierra y offshore y sustituirlos por normas de responsabilidad ilimitada de cobertura los costes de recogida citados, además de fijar un límite adicional pendiente aún de concretar sobre responsabilidad por otro tipo de reclamaciones.

Tanto ICS como Intertanko y OCIMF están analizando cuidadosamente estas propuestas y van a mantener reuniones con el Grupo Internacional de Clubes de P&I, la Cámara Naviera de Norteamérica y otras asociaciones internacionales para decidir cómo debe responder el sector a dichas propuestas.

Dada la importancia de este asunto, recomendamos a las empresas que por el momento lo traten con la máxima discreción, ya que las consecuencias en otros países podrían ser muy importantes.

9. Ruegos y preguntas.

CLUSTER MARÍTIMO ESPAÑOL – ANÁLISIS DAFO CONSENSUADO POR EL COMITÉ EJECUTIVO – 10 MAYO 2010

DEBILIDADES	FORTALEZAS
<ul style="list-style-type: none"> • Dimensión reducida y limitada capacidad financiera de la mayoría de las empresas. Excesiva atomización y con sobrecapacidad productiva. • Crisis económica-financiera más larga y profunda en España que en países de nuestro entorno, lo que hace necesarias medidas de la Administración que fomenten el crecimiento económico y posibiliten la financiación de las empresas y el mantenimiento del empleo. • Escasa capacidad de influencia del sector marítimo por la poca conciencia en la Administración y en la opinión pública de la importancia del sector. • Inadecuada legislación fiscal y laboral y de la normativa técnica para un mercado globalizado con pocas barreras de entrada. • Escasez de diseños propios en barcos innovadores, servicio a parques eólicos marinos, etc., y de ingenierías especiales. • Escasa cultura y participación en programas de I+D+i. Falta protección a la innovación (patentes). • Dificultad de encontrar personal debidamente formado. • Dificultad de retención de personal en el sector. 	<ul style="list-style-type: none"> • Experiencia, flexibilidad y especialización en nichos de mercado con futuro (pesca, Defensa, off-shore, supplies, etc.). • Disponibilidad de centros y experiencia de enseñanzas del sector marítimo. • Sector con gran capacidad de exportación. • Eficiencia energética indiscutible del transporte marítimo frente a otros modos de transporte. • Liderazgo y prestigio de la marca “España” en el sector de turismo. • Reconocida calidad y seguridad en los productos y servicios.
AMENAZAS	OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • El impacto de la crisis pone en riesgo el tejido industrial y de servicios por la posible desaparición de ingenierías, astilleros, fabricantes de equipos, navieras y recursos técnicos y crea problemas de cobro. Pudiera ser irreversible con pérdida de empleo. • Deslocalización industrial y pérdida de personal especializado (pérdida del conocimiento). • El retardo en España en la recuperación económica y necesidad de concentrarse en medidas que garanticen el crecimiento económico y los puestos de trabajo. • Revisión en marcha de las Directrices comunitarias sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo y a la construcción naval • Excesivamente dependiente de factores exógenos (tipos de cambio, precios de Extremo Oriente, incentivos fiscales, precios del combustible, etc.). • Falta de una respuesta europea coordinada a la competencia exterior, concretamente en algunos subsectores en que España es líder, como la pesca. • Influencia de la inestabilidad financiera. 	<ul style="list-style-type: none"> • Apoyo en la UE al desarrollo del Short Sea Shipping (SSS) y las autopistas del mar. • Mejora progresiva de la imagen pública del transporte marítimo por su mejor historial de accidentes y su sostenibilidad (CO₂) • Nuevo mercado de buques e instalaciones de generación de energía eléctrica marina. • Participación en programas europeos de I+D+i y de formación • Recuperación económica mundial beneficiará al sector • Potenciación de sectores marítimos no tradicionales asociados a sectores fuertes (turismo náutico y medioambiente) • Aprovechamiento de la experiencia de la construcción naval europea en buques y sistemas de alta tecnología para desarrollo de buques con elevados niveles de seguridad y protección del medio ambiente, adecuados a la creciente exigencia de las normas internacionales en estos campos. • Liderazgo europeo para que en los foros internacionales se refuercen las normas sobre Medio Ambiente y Seguridad. • Revisión normativa sobre titulaciones náuticas, simplificándolas y adecuándolas a la realidad del sector y en línea con Europa.