

## **ANAVE RECLAMA A LA OMI UNA “TREGUA LEGISLATIVA” PARA LA APLICACIÓN DE LAS NORMAS EXISTENTES**

DERECHO MARÍTIMO ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA NAVIERAS

NAUCHERglobal, Marta Iturrate 30/06/2016

[http://www.naucher.com/es/actualidad/anave-reclama-a-la-omi-una-tregua-legislativa-para-la-aplicacion-de-las-normas-existentes/ n:4949/?utm\\_source=Bolet%C3%ADn+NAUCHERglobal&utm\\_campaign=fdd900919d-NEWSLETTER+NAUCHERglobal+04%2F07%2F2016&utm\\_medium=email&utm\\_term=0\\_2b81bb4005-fdd900919d-20282205#.V3rGCoFqThE.gmail](http://www.naucher.com/es/actualidad/anave-reclama-a-la-omi-una-tregua-legislativa-para-la-aplicacion-de-las-normas-existentes/ n:4949/?utm_source=Bolet%C3%ADn+NAUCHERglobal&utm_campaign=fdd900919d-NEWSLETTER+NAUCHERglobal+04%2F07%2F2016&utm_medium=email&utm_term=0_2b81bb4005-fdd900919d-20282205#.V3rGCoFqThE.gmail)

La Asociación de Navieros Españoles (Anave) celebró ayer su asamblea general anual, coincidiendo con el 65 aniversario de su creación, nuevamente en el Hotel Ritz de Madrid. En el acto de clausura, ante la ministra de Fomento, Ana Pastor, y el presidente de la asamblea general de la Organización Marítima Internacional (OMI) y embajador de España en el Reino Unido, Federico Trillo, el presidente de la entidad, Alejandro Aznar, repasó los principales hechos del pasado ejercicio y concretó una serie de propuestas de cara al futuro.

El acto con el que concluyó la asamblea de Anave comenzó con la entrega del Carus Excellence Award 2016 a Emanuele Grimaldi, consejero delegado del Grupo Grimaldi, en nombre del cual recogió el premio Mario Massarotti, director general de Grimaldi España, de manos de Anders Rundberg, director general de la compañía consultora.

A continuación, el presidente de los navieros españoles y Federico Trillo, pronunciaron sendos discursos. Aznar inició su parlamento citando algunos puntos clave del informe “Marina Mercante y Transporte Marítimo 2015-2016”, como el sensible aumento del comercio marítimo español y de la actividad de los puertos de interés general, consecuencia directa, dijo, de la recuperación económica.

Asimismo, advirtió que el modesto incremento del comercio marítimo mundial, junto al mayor crecimiento de la flota mercante, ha contribuido a agravar la situación de los mercados de fletes de graneleros y portacontenedores, mientras que, sin embargo, mejoraron los fletes de

petroleros. Otro aspecto destacado en el plano internacional fue el continuado descenso de la piratería en Somalia, aunque ensombrecido por el resurgimiento en otras regiones, como Indonesia y Nigeria.

Seguidamente, Aznar aprovechó la presencia de Trillo, para pedirle que el organismo se tome “un merecido descanso”. Para Anave es necesaria “una especie de tregua legislativa” que permita a las partes afectadas, a no concentrarse tanto en los cambios normativos, “como en la aplicación correcta de las normas ya existentes”.

Tras este requerimiento, el presidente de Anave llamaba la atención acerca del impacto de algunas normas de la OMI sobre el transporte marítimo de corta distancia (TMCD). En concreto, Aznar se refirió al contenido en azufre de los combustibles o la gestión de las aguas de lastre, normas pensadas para el tráfico transoceánico, pero que penalizan de forma extraordinaria al cabotaje y al short sea. Por ello propuso la creación de un subcomité dentro de la OMI que se encargaría de analizar el impacto de toda nueva norma sobre el “vulnerable” TMCD.

Aznar también se refirió a la revisión de los “objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la Unión Europea hasta 2018” que está llevando a cabo la comisaria de Transporte de la UE, Violeta Bulc. Este documento, aprobado en 2009, ha servido de instrumento para la aplicación de la política de la UE en el ámbito marítimo, vehiculando actuaciones como la prórroga de las directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, o varias directivas sobre el contenido en azufre de los combustibles marinos, el reciclaje de buques o las emisiones de CO2.

Ante la actual revisión del texto, las asociaciones de navieros comunitarias, coordinadas por la Asociación Europea de Armadores (ECSA), presentaron el año pasado un documento que, bajo el título Setting Sail for 2017: New Boost for European Shipping Policy, recoge 16 propuestas de política marítima, y una lista de comprobación que tienda a simplificar y hacer más eficiente las normativas europeas.

En este punto de su intervención, Alejandro Aznar insistió sobre el impulso que los navieros europeos quieren imprimir al TMCD, asunto que consideran que debería gozar de máxima prioridad dentro de la política marítima comunitaria. Y, dentro de esta estrategia de apoyo al TMCD, el máximo responsable de Anave se refirió a las líneas regulares de cabotaje. Estos, por su calidad de servicios de interés público como garantes del tránsito de mercancías y materiales en

los territorios no peninsulares, reciben subvenciones estatales dirigidas a los ciudadanos y no a las empresas de transporte.

Anave considera que el actual sistema de subvenciones beneficia al transporte aéreo, a pesar de resultarle más costoso al Estado y ser más contaminante. Por ello piden que el transporte marítimo sea tenido en cuenta en las futuras negociaciones entre el Gobierno español, las autonomías y la UE, para evitar “distorsionar aún más la competencia en contra del transporte marítimo”.

Para concluir, aunque 2015 fue el noveno año consecutivo con descenso de la flota de bandera española –desde enero de 2007 ha perdido 69 unidades y un 28% de tonelaje– Aznar mostró su optimismo porque la evolución de la flota del Registro Especial de Canarias fue 2015 “menos desfavorable” que en los dos años anteriores, con un descenso en cinco unidades, pero de solo un 0,4% en toneladas de peso muerto (tpm). Sin embargo, recalcó que de los 20 buques que los armadores españoles incorporaron en 2015, solo dos lo hicieron al pabellón español y casi todos los demás a otros registros europeos.

En este campo, Anave aboga –y así se lo ha hecho saber al Ministerio de Fomento– por una adaptación de la normativa española a los estándares internacionales en una serie de aspectos concretos. Las modificaciones propuestas reforzarían la competitividad del registro canario de manera análoga a como ha actuado Portugal con el registro de buques de Madeira, que en solo dos años ha pasado de 2 a 8 millones de tpm.

Por su parte, la ministra de Fomento, Ana Pastor, destacó que España es un referente mundial en el uso de gas natural licuado (GNL) y que su aplicación como combustible de buques es una prioridad, sobre todo por su bajo contenido en azufre. Pastor también recordó que su ministerio ha decidido apostar por el transporte intermodal, creando hubs portuarios, lo que, unido al objetivo clave de mejora de la accesibilidad ferro-portuaria, servirá para dinamizar el transporte marítimo y fomentar su competitividad.

Por otro lado, Pastor, en conversación con algunos medios, señaló que desde el ministerio se han establecido conversaciones con la Comisión Europea de cara a presentar una planificación sobre el sistema español de la estiba, cuya Sentencia en contra está incumpliendo el Reino de España. No dijo Pastor, sin embargo, si en estas conversaciones con Bruselas se ha tenido en cuenta la opinión de los trabajadores y la patronal de las empresas estibadoras, Anesco.