

SUMARIO

- 02 **Actualidad Marítima**
Agenda. Nombramientos.
- 03 **Ficha Técnica**
Innovamar.
- 04 **Entrevista**
D. Alfredo Pardo de Santayana
Coordinador del Cluster Marítimo Español
- 06 **Proyecto Fin de Estudios**
D. Luis de Carlos. Reciclaje de buques
- 08 **Tribuna**
Dña. Olivia Delagrangue. Embargo de buques.
- 10 **Al día**
Breves IME. Legislación. Noticias del sector.
- 12 **Publicaciones**

EDITORIAL

Un proyecto hecho realidad



El pasado mes de enero se firmó el acuerdo de colaboración y puesta en marcha del Cluster Marítimo Español. Aunque hasta la fecha se trata sólo de un acuerdo de intenciones, tiene una gran importancia para la industria marítima, y además está respaldado por las Administraciones públicas con competencias en nuestro sector.

Por fin se va a conseguir que las empresas pertenecientes a la actividad marítima vean sus intereses representados y defendidos a través del Cluster, y que se aprovechen las sinergias dentro los diferentes sectores de la actividad.

Buena falta hacía que un país como España, con una gran tradición marítima, tuviera un Cluster Marítimo, cuando países como Holanda, Francia, Italia, tienen ya ampliamente desarrollados muy buenos ejemplos de clusters marítimos.

Ahora que ya se ha dado el primer paso, una vez se constituya el cluster como tal, y definidos los estatutos, presupuesto, organigramas y demás, se invitará a todos los sectores involucrados en la actividad marítima (pesca, construcción naval, transporte marítimo, puertos, náutica de recreo, actividades off-shore, industria auxiliar, asociaciones marítimas, formación marítima, y otras de vital importancia para nuestro sector), que deberemos implicarnos para que el cluster salga adelante y tenga la relevancia en la actividad que se merece.

Esperemos también que la opinión pública empiece a hablar del sector marítimo en clave positiva, y que sirva de ayuda para impulsar el prestigio de la actividad marítima en España, ya que desgraciadamente las noticias que nos llegan a través de los medios no hacen precisamente buena prensa de un sector tan vital como es el transporte marítimo.

IMEnews

Presidente Miguel Pardo Bustillo I.N. **Directora** Mercedes Pardo Gil-Alberdi **Redacción y coordinación** Instituto Marítimo Español **Colaboradores** Alfredo Pardo de Santayana, Luis de Carlos, Olivia Delagrangue. **Diseño y maquetación** Leticia del Río Gimeno **Depósito Legal** M-26364-2000

IME C/ Jorge Juan, 19 - 6º
28001 Madrid
Tfno. 91 577 40 25
maritimo@ime.es

AGENDA

SIL 2007

Salón Internacional de Logística y de Mantenimiento
Del 5 al 8 de junio de 2007
Lugar: Recinto Ferial de Gran Vía M-2. Barcelona
Información: www.silbcn.com

Curso Transporte marítimo de Gas (2ª edición)

Del 12 al 14 de junio de 2007 en Madrid
Modalidad: Presencial
Organiza: Instituto Marítimo Español
Información: maritimo@ime.es

TOC 2007 Europe

Encuentro marítimo y portuario
Del 19 al 21 de junio de 2007
Lugar: Estambul, Turquía
Información: www.toc-events.com

Curso de Fletamentos y explotación comercial del buque (4ª Edición)

Del 24 de septiembre al 5 de diciembre de 2007
Modalidad: online
Organiza: Instituto Marítimo Español
Información: maritimo@ime.es

Master en Negocio y Derecho Marítimo (24ª edición)

Del 15 de octubre hasta finales de junio de 2008
Modalidad: presencial
Organiza: Instituto Marítimo Español y la Universidad Pontificia Comillas de Madrid
Información: maritimo@ime.es

Curso de Integración de procesos en la construcción naval (6ª edición)

Del 19 de noviembre al 7 de febrero
Modalidad: online
Organiza: Instituto Marítimo Español
Información: maritimo@ime.es

Curso de Economía Marítima

Del 25 de febrero al 15 de Junio de 2008
Modalidad: online
Organiza: Instituto Marítimo Español
Información: maritimo@ime.es

NOMBRAMIENTOS

Promoción 1988-1989

- Carlos Pérez Sánchez.
Socio Director Pérez, Albors & Co.

Promoción 1991-1992

- Fernando Giménez.
*Director División Consignatarias y Forwarding.
Grupo Boluda Corporación Marítima.*

Promoción 1997-1998

- Angel Vallejo Chamorro.
Socio Castro, Sueiro y Varela Abogados.

Promoción 1999-2000

- Pedro Gómez de Balboa.
Asesoría Jurídica Anave.

Promoción 2000-2001

- Claudio Lamas Martínez.
Abogado Infiesta, Romero, de Castro, Zarza.
- Carlos Rodríguez Barberá.
*Asesor Jurídico D.P. Cádiz, Consejería de
Agricultura y Pesca (Junta de Andalucía).*

Promoción 2001-2002

- Raúl López de Fuente.
Director European Forwarding Express.

Promoción 2002-2003

- Javier Aguilar Moneo.
*Product Manager Intra-Europe.
Kuehne and Nagel*
- Ramiro Pereda Merello.
Dpto. Operaciones WW Marpetrol.

Promoción 2005-2006

- Ignacio de Amallo Corral
*Dpto. Exportación.
Mediterranean Shipping Company Madrid-Spain*
- Luis de Carlos Guimerá
Jefe de Proyectos Spim
- Laura Domínguez Salinas.
Dpto. Exportación European Forwarding Express.
- M^a Estela Santiago Sanz
Dpto. Marítimo y Energía MARSH
- Marco Antonio Urbina Brualla
Dpto. Operaciones Marítimas Kerry Salvat Logistics
- Iván Vázquez Alonso
Dpto. Legal MAERSK

Innovamar

Fundación Instituto Tecnológico
para el desarrollo de las
Industrias Marítimas

Edificio Barajas I
C/ Trespaderne, 29 – 4ª Planta
28042 Madrid
Tel.: 91 747 21 16
Fax: 91 329 07 13
innovamar@innovamar.org
www.innovamar.org

INNOVAMAR

fundación instituto tecnológico
para el desarrollo de las
industrias marítimas



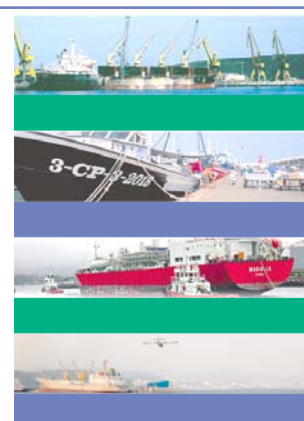
La Fundación Instituto Tecnológico para el Desarrollo de las Industrias Marítimas (Innovamar) es una organización de carácter privado, constituida en el año 2000, sin ánimo de lucro. Su patronato lo forman la mayoría de ministerios con competencias en el Sector Marítimo; patronales y empresas de astilleros; la industria naval y los armadores; universidades y organismos de investigación; instalaciones científicas de carácter singular, gerencias y entidades financieras, entre otras. Su principal misión es contribuir a la mejora de la competitividad del Sector Marítimo, elevando su nivel tecnológico y mejorando sus capacidades para generar y desarrollar proyectos de calidad y sinérgicos en el ámbito de la I+D y la innovación.

Innovamar pretende convertirse en entidad de referencia dentro del Sector Marítimo, considerada como tal por los diferentes agentes del sector, como impulsora de iniciativas empresariales y catalizadora de las actuaciones de las Administraciones Públicas en el ámbito de la I+D y la innovación.

Asimismo, pretende jugar un papel dinamizador para el sector, fomentando el desarrollo de una cultura de la innovación y el aprovechamiento de las sinergias entre sus diferentes subsectores y actividades, y entre sus empresas y los centros privados y públicos de investigación.

Subsectores y actividades a través de las que la Fundación Innovamar desarrolla sus funciones

Construcción y reparación naval
Industria naval auxiliar
Infraestructuras portuarias
Transporte marítimo
Vigilancia, Prevención y Seguridad
Naútica deportiva y de recreo
Pesca y Acuicultura
Industria transformadora y conservera
Centros Tecnológicos y Organismos de Investigación del Sector



D. Alfredo Pardo de Santayana

Coordinador del Cluster Marítimo Español

"El Cluster será lo que quieran sus miembros (...) Hay cuatro líneas estratégicas de actuación que resumen estos objetivos: impulso de las políticas marítimas, promover una buena imagen del sector, promover la formación en el mundo marítimo y promover el I+D+i"



Hablamos con Alfredo Pardo de Santayana, que está colaborando con INNOVAMAR como coordinador del Cluster Marítimo Español, y ha vivido en primera persona la reciente creación del Cluster.

¿Qué supone la firma del pasado 31 de enero del acuerdo de colaboración para la promoción y puesta en marcha del Cluster Marítimo Español?

Supone un hito importante en el camino que emprendimos hace unos meses hacia la constitución del Cluster Marítimo Español.

Ese día se firmó algo más que un acuerdo de intenciones: once grandes asociaciones marítimas, con la aprobación de la Administración Española se comprometieron a poner en marcha el Cluster Marítimo Español antes del 30 de junio de este año.

Dos días antes de la firma del acuerdo en el Ministerio de Industria en Madrid, tuvimos ocasión de presentarlo en sociedad en Bilbao. En esta presentación contamos con la presencia de los presidentes de los Cluster de Inglaterra, Francia e Italia, que apoyaron de forma entusiasta nuestra iniciativa.

Después del acuerdo, ¿cuál es el siguiente paso en la creación del Cluster?

Para explicar los siguientes pasos, tengo que empezar diciendo que la iniciativa nace en INNOVAMAR, organismo que se dedica a la investigación, desarrollo e innovación de las industrias marítimas, y que es el auténtico promotor del cluster.

A partir de la firma del acuerdo se está trabajando intensamente en todos los temas estatutarios y presupuestarios para que la constitución pueda producirse dentro de las fechas previstas.

Prueba de la intensa actividad del Cluster lo constituye el hecho de que a petición del Gobierno hemos realizado un informe muy completo sobre el *Libro Verde de la Política Marítima Europea*. Además estamos organizando un Foro Técnico Internacional sobre Ahorro Energético y reducción de emisiones en el mundo marítimo.

¿Por qué en otros países lleva ya tiempo desarrollado y en funcionamiento los cluster marítimos y en España se ha tardado tanto en llegar a este punto?

Realmente aunque la firma se ha producido este año, la idea lleva ya bastantes años en ebullición.

Concretamente, bajo mi presidencia en ANAVE, hicimos un primer intento, que por la situación de crisis que estaban pasando algunos sectores marítimos no se consideró oportuno continuar.

De los países marítimos europeos, España y Portugal eran hasta ahora los únicos que no tenían un cluster marítimo. Con la inmediata constitución, España se unirá a la red de clusters europeos y esperamos contar con Portugal en un futuro próximo.

¿Cómo estará organizado el cluster marítimo y quién participará en el mismo?

Este es precisamente uno de los temas que se está tratando actualmente. Creemos que es necesario tener una Secretaría Permanente que ejecute las decisiones de la Asamblea General de Miembros.

En cuanto a la participación, ésta queda abierta a todas las actividades que compartan los objetivos del cluster, que no son otros, que defender e impulsar los intereses generales y horizontales del sector marítimo español, promoviendo su buena imagen y presencia internacional, así como la cooperación e innovación en el sector.

¿Qué ventajas tendrá para las empresas marítimas españolas la pertenencia al Cluster Marítimo Español?

El Cluster, en definitiva, será lo que quieran sus miembros. Me consta que hay un interés general en el cumplimiento de los objetivos. Hay cuatro líneas estratégicas de actuación que resumen estos objetivos:

- impulso de las políticas marítimas
- promover una buena imagen del sector
- promover la formación en el mundo marítimo
- promover el I+D+i

¿Cree Vd. que con la creación del Cluster, el sector conseguirá trasladar, de una vez por todas, a la opinión pública, una imagen positiva del transporte marítimo?

Estoy seguro de ello, pues en esta línea estamos trabajando y además la experiencia positiva de otros clusters europeos así lo confirman.



"... En cuanto a la participación, ésta queda abierta a todas las actividades que compartan los objetivos del cluster, que no son otros, que defender e impulsar los intereses generales y horizontales del sector marítimo español, promoviendo su buena imagen y presencia internacional, así como la cooperación e innovación en el sector."



D. Luis de Carlos Guimerá

Ingeniero Naval. Jefe de proyectos de SPIM. Miembro del Grupo de Estudio y Seguimiento de las actividades de la OMI (PAT-14) del Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos. Promoción 2004/2005.

El reciclaje de buques⁽¹⁾

El desguace de buques es la parte final del negocio marítimo que podría considerarse integrado por cuatro mercados: nuevas construcciones, fletes, segunda mano y desguace. Por tanto, el desguace forma parte de la gestión del ciclo de vida del buque y debe llevarse a cabo de forma responsable al final de su vida operacional.



El proceso de desguace de un buque consiste en desmantelar la estructura del buque y elementos que pertenecen al mismo convirtiéndolos en chatarra o desechos. Se puede realizar, en muelles, diques secos, gradas o lo más habitual hoy en día, varando el buque en una playa (*beaching*); tratándose en todo caso de un proceso complejo que engloba diversas actividades desde el corte y reciclado de los elementos estructurales hasta la retirada del sistema propulsor y equipos y la gestión de los desechos.

La denominación de reciclaje de buques se dio al ser este un concepto más amplio, por el que se entienden todas las operaciones conexas con el desguace, incluidos el amarre o varada voluntaria, el desmantelamiento, la recuperación de los materiales y su procesamiento, ya que en realidad en el proceso de desguace de buques, prácticamente ningún material es desechado por completo, sino que contribuye positivamente a la conservación global de recursos y energía.

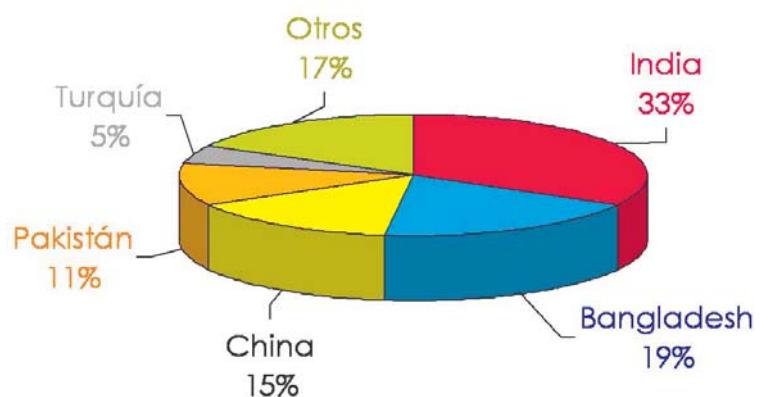
Realizado de forma adecuada, el desguace de buques es una actividad positiva desde el punto de vista de la sostenibilidad, emplea gran cantidad de trabajadores y sirve para proveer de acero a los países que desguazan los buques. Sin embargo

las prácticas actuales en la mayoría de estos países no cumplen algunos de los principios básicos sobre salud, seguridad y medio ambiente.

Los países en desarrollo ofrecen menores costes para reciclar buques debido a la falta de control por parte de las Administraciones y a la disponibilidad de abundante mano de obra a bajo coste, además la escasez de materias primas en estos países hace que la demanda de estas a través del reciclaje cobre gran importancia en comparación con los países desarrollados. Todo esto ha provocado que la actividad de desguace de buques haya desaparecido de los países desarrollados desplazándose hacia Asia.

Para el armador el reto está en encontrar el equilibrio entre los precios de desguace que se ofertan y los ingresos y riesgos por la operación del buque, añadiéndose en ocasiones el factor de la imagen pública.

El factor determinante para el armador a la hora de tomar la decisión de retirar un buque es la situación del mercado de fletes, la influencia del resto de factores es de menor importancia. También está el caso particular de retirada obligatoria de un buque debido a la reglamentación, como es el caso de los petroleros de casco sencillo, en los que el propietario no puede hacer nada.



Países de desguace. 2005

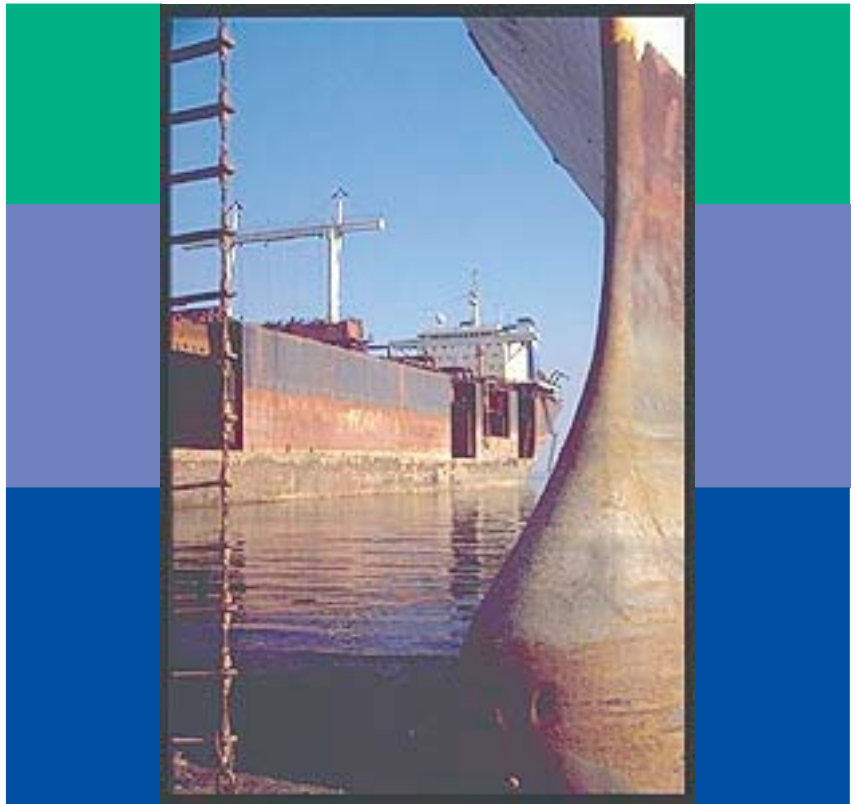
(1) Resumen del proyecto fin de estudios titulado "El reciclaje de buques".

Otros factores que también influyen en mayor o menor medida según las circunstancias son los precios de nuevas construcciones, cuyo aumento puede dar lugar a un alargamiento de la vida del buque por parte del armador antes de sustituirlo, la sensibilización ante accidentes y las mayores exigencias de seguridad o las incorporaciones de nuevos buques a la flota.

A medida que los buques van envejeciendo, se hace más caro el mantenerlos en buenas condiciones, y esto, unido a los desarrollos tecnológicos que se producen, hace preferible finalizar su vida operativa. Por tanto llega un momento en el que es más factible económicamente retirar un buque y sustituirlo por otro de nueva construcción, manteniendo la capacidad de la flota para no disminuir el servicio. Se puede decir que el punto decisivo se alcanza cuando los costes de mantener el buque operativo en todos los aspectos para un período definido, son mayores que los ingresos previstos para ese mismo período, incluyendo el valor residual del buque cuando se vende para desguace.

Actualmente no hay reglas internacionales de obligado cumplimiento específicas sobre reciclaje de buques y si se tiene en cuenta que todo lo referente a la vida útil del buque – proyecto, construcción, operación y mantenimiento– está reglamentado, también el final de la vida del buque debería estarlo.

El organismo apropiado para hacer frente a este vacío es la Organización Marítima Internacional (OMI) contando con la participación de otros organismos internacionales con implicación en el reciclaje de buques, como son, la



Organización Internacional del Trabajo y el Convenio de Basilea. En 2003, la OMI adoptó unas Directrices sobre el reciclaje de buques de carácter recomendatorio y actualmente está ultimando la elaboración de un nuevo instrumento de carácter obligatorio con el objetivo de reducir los riesgos que el reciclaje representa para el medio ambiente y la seguridad y salud de los trabajadores, siempre teniendo en cuenta las características del transporte marítimo mundial y la necesidad de garantizar la retirada gradual de los buques que llegan al final de su vida útil. Las nuevas reglas abarcarán toda la vida útil del buque desde la etapa de proyecto y construcción hasta su desguace, incluyendo prescripciones obligatorias para las instalaciones de reciclaje.

La estructura del anexo al Convenio que contiene las reglas para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques

será la siguiente:

- ▶ Disposiciones generales
- ▶ Prescripciones aplicables a los buques
 - Proyecto, construcción, explotación y mantenimiento de los buques
 - Preparación para el reciclaje de buques
 - Reconocimientos y certificación
- ▶ Prescripciones aplicables a las instalaciones de reciclaje de buques
- ▶ Prescripciones sobre notificación

La situación actual del reciclaje de buques no es sostenible y se deberían tomar medidas alternativas hasta que la reglamentación internacional entre en funcionamiento, pues el proceso para la entrada en vigor de los Convenios suele ser largo. En este sentido es previsible la actuación de la UE adelantando medidas para la aplicación del reciclaje seguro de buques en los Estados Miembros y la consecuente necesidad de desarrollar capacidad de reciclaje dentro de la UE.



Embargo de buques

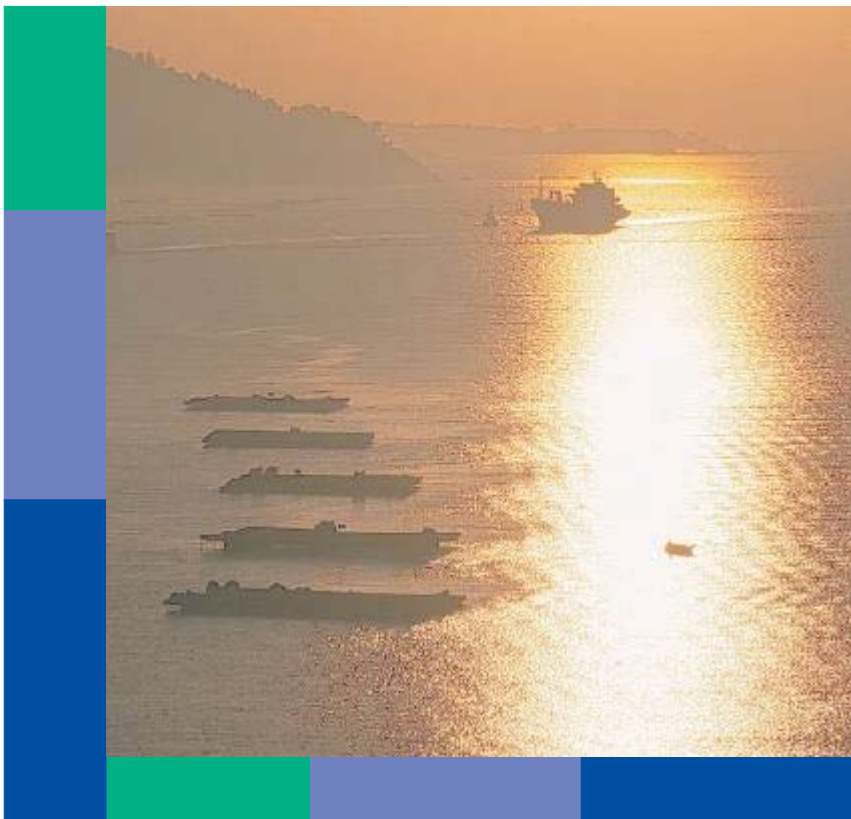
(Breve comentario de la STS 19 de abril de 2006)

DÑA. OLIVIA DELAGRANGE
ALBORS GALIANO & CO.

Recientemente, el Tribunal Supremo ha tenido la oportunidad de pronunciarse sobre un embargo preventivo de buques (Sentencia del 19 de abril de 2006, Sala de lo Civil, Sección 1, núm. 4017/2006), lo que merece una atención especial, teniendo en cuenta las escasas Sentencias que se han pronunciado sobre este tema.

Brevemente, los antecedentes eran los siguientes: un cargador contrató un transporte de maíz con un porteador, mediante una Póliza de fletamento, en la que se incorporó una Cláusula de arbitraje para la solución de las disputas. La mercancía transportada llegó con retraso, lo que, según se alegó, causó daños y perjuicios al cargador. Alegando este crédito marítimo, bajo las disposiciones del Convenio de Bruselas de 10 de mayo de 1952 y Ley de 8 de Abril de 1967, el cargador solicitó y obtuvo el embargo preventivo del buque ante un Juzgado español.

Tras el embargo, el cargador presentó su demanda contra el porteador contractual y contra el armador del buque. En su contestación a la demanda, el porteador alegó que el Juzgado carecía de competencia objetiva, invocando la validez y eficacia de la Cláusula de sumisión de arbitraje pactada en la Póliza de fletamento. El armador, por su parte, contestó a la demanda e interpuso una demanda reconventional contra el cargador, reclamando los daños y perjuicios por la paralización del buque, determinando de esta forma una evidente sumisión tácita a la competencia del Juzgado. El Juzgado dictó su Sentencia estimando la excepción de arbitraje interpuesta por el porteador, y absolvió a ambos demandados, acordando el



alzamiento del embargo trabado sobre el buque. Sin embargo, no entró a resolver la reclamación del armador por los daños y perjuicios derivados de la paralización del buque.

El cargador interpuso Recurso de Apelación contra esta Sentencia de Primera Instancia y el armador se adhirió al mismo, reclamando de nuevo el resarcimiento de los daños y perjuicios derivados del embargo. La Audiencia Provincial confirmó la Sentencia del Juez, confirmando la falta de competencia incluso en cuanto a la reclamación del armador en relación con la paralización del buque, reclamación que no derivaba de la Póliza de fletamento, sino de la propia medida cautelar.

Frente a esta segunda Sentencia, el armador se alzó en sede de Recurso de Casación ante el Tribunal Supremo, planteando que la cuestión de la valoración del resarcimiento por daños derivados de una paralización del buque no significaba una valoración del fondo del asunto que planteada la demanda principal del cargador. Según el planteamiento del Recurso de Casación, las pretensiones casacionales del armador no versaban sobre el procedimiento principal, cuyo conocimiento había quedado reservado al Arbitraje, sino sobre la responsabilidad de este por daños derivados del embargo al haber fracasado en el proceso principal.

Brevemente, señalaremos que los motivos que el armador formuló en su Recurso de Casación eran los siguientes: primero, la infracción del artículo 1 de la Ley 2/1967 de 8 de abril sobre embargo preventivo de buques extranjeros por créditos marítimos que garantiza el derecho a indemnización por los daños, perjuicios y costas ocasionados por el embargo. Según el armador, este derecho nace de forma automática como consecuencia del levantamiento de la medida cautelar derivada de la desestimación de la demanda; segundo, la infracción del artículo 1412 de la antigua LEC, que

establecía los requisitos necesarios para acordar un embargo preventivo.

El Tribunal Supremo, tras analizar los motivos formulados, estimó el Recurso de Casación. Consideró que la decisión sobre el alzamiento del embargo preventivo y el eventual resarcimiento por este embargo, no implicaba una anticipación sobre el fondo del asunto, porque no hacía falta valorar la culpabilidad del embargante. De este modo, el Juez tenía que haberse pronunciado sobre la medida cautelar de forma objetiva; por el mero hecho de que

se hayan cumplido los requisitos para ordenar/levantar un embargo en virtud de la ley, sin valorar el elemento subjetivo de culpabilidad. La Sentencia confirmó que se trata de dos aspectos distintos (fondo del asunto frente a la medida cautelar) susceptibles de una valoración autónoma.

El Tribunal Supremo aprovechó la oportunidad para destacar otra particularidad de este asunto. Concretamente analizó la cuestión si el Juzgado de instancia era realmente competente para pronunciarse sobre la medida cautelar, teniendo en cuenta que la competencia sobre el fondo se había reservado a un Arbitraje. Al respecto, el Tribunal Supremo determinó que, pese a concurrir un supuesto de falta de competencia objetiva en relación con el asunto principal, tal circunstancia no elimina la competencia del juez para conocer de las medidas cautelares decretadas ante causam. Además, este pronunciamiento sobre el embargo fue consentido por la parte demandante por no haberlo recurrido. De este modo, el Tribunal Supremo volvió a precisar la distinción entre el fondo del asunto y la medida cautelar, en cuanto a la competencia del Juzgado de primera instancia.

El Tribunal Supremo entendió que el Juzgado y la Audiencia tenían que haberse pronunciado sobre la reclamación formulada por el armador. Por tanto, se devolvieron los autos al Juzgado de Primera Instancia con el fin de que resolviese la petición de daños y perjuicios por el alzamiento del embargo preventivo formulada por el armador mediante la Demanda de Reconvención que presentó en su día ante el Juzgado. Finalmente, el Juzgado desestimó la Demanda de Reconvención, considerando que no se cumplían los requisitos objetivos para obtener tal reclamación en virtud de los artículos 1412-3; 1413-1 y 1416 de la antigua LEC, sin entrar a valorar el elemento subjetivo de culpabilidad, de conformidad con la Sentencia del Tribunal Supremo.



BREVES IME

Segunda Edición del Curso Transporte Marítimo de Gas

El próximo mes de junio, el IME celebrará la segunda edición del *Curso de Transporte Marítimo de Gas*, que tendrá lugar del 12 al 14 de junio en el hotel NH Alcalá de Madrid.

A lo largo del curso se abordarán cuatro temáticas de gran interés, como son la industria del gas natural, el transporte marítimo de gas, la seguridad en buques GNL, así como las operaciones de buques metaneros.

Seminario sobre Formularios Contactuales BIMCO. Jornada a puertas abiertas

El Instituto Marítimo Español junto con la BIMCO organizó el pasado 24 de mayo, en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, un seminario en el que se trataron algunos de los formularios contractuales más importantes en el transporte marítimo. El IME organizó este seminario a puertas abiertas, con el fin de dar difusión a un tema tan interesante en nuestro sector.



Cuarta Edición del Curso de Fletamentos y Explotación de Buques a Granel

Debido a la creciente demanda de este curso, el IME convoca la 4ª edición del *Curso de Fletamentos y Explotación Comercial del Buque* para el próximo mes de septiembre.

Primera Edición del Curso de Derecho Marítimo Internacional

El pasado 16 de abril dio comienzo con gran éxito la primera edición del *Curso Especialista en Derecho Marítimo Internacional*. Cuenta con la participación de 45 alumnos, que provienen de distintos sectores marítimos: Dirección General de Marina Mercante, Sociedad de Salvamento Marítimo, personal de astilleros y profesores universitarios entre otros. El curso tiene por objeto formar profesionales, proporcionándoles una especialización jurídica en el área del derecho marítimo internacional, tanto público como privado.

Acuerdo con la Universidad Pablo de Olavide

La Universidad Pablo de Olavide de Sevilla y el Instituto Marítimo Español firmaron un acuerdo el pasado mes de marzo para desarrollar programas de especialización en formación marítima. Este acuerdo permitirá a distintas empresas del sector marítimo, así como Autoridades Portuarias ubicadas en la zona de Andalucía, recibir una formación de acuerdo a sus necesidades.

Vigésimo cuarta edición del Master en Negocio y Derecho Marítimo (IME-ICADE)

Desde el pasado mes de abril de 2007 queda abierto el plazo para recibir las solicitudes de aquellas personas interesadas en realizar el *Master en Negocio y Derecho Marítimo (IME-ICADE)*, que este año celebra su vigésimo cuarta edición. El Master comienza en el mes de octubre de 2007 finalizando en junio de 2008.

Actualización CODEMAR a 31 de diciembre 2006

La última actualización del Código de Derecho Marítimo a 31 de diciembre de 2006, ha salido al mercado en el mes de mayo, con más de 400 hojas intercambiables que abarcan la legislación afectada en este último año.

LEGISLACIÓN

- **Ley Orgánica 2/2007**, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía de para Andalucía (BOE núm. 68, de 20 de marzo de 2007). Artículos 2, 7, 8, 42, 43, 48.2, 48.3b, 48.4, 57.1.e, 57.3, 64.1.2ª, 64.1.5ª, 64.2.1ª, 64.2.2ª, 64.5, 64.6 y 66.2.
- **Ley Orgánica 1/2007**, de 28 de febrero, de reforma del Estatuto de Autonomía de las Illes Balears (BOE núm. 52, de 1 de marzo de 2007; c.e. BOE núm. 77 de 30 de marzo) (Arts. 2, 30.5, 30.6, 30.7, 30.22, 30.46, 30.50, 31.8, 31.11, 32.12, 32.15, 32.16, 32.17, 83, 84, 85.1, 85.2).
- **Resolución MPEC 117 (52)** (BOE núm. 38, de 13 de febrero de 2007; c.e. BOE núm. 74, de 27 de marzo) El Anexo I del Convenio Marpol ha sido sustituido por el texto del nuevo Anexo I, adoptado por las Enmiendas de 15 de octubre de 2004.
- **Reglamento (CE) N° 457/2007** del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de abril de 2007 (DOUE núm. L 113, de 30 de abril de 2007) ha modificado el Reglamento (CE) N° 417/2002 sobre normas de petroleros de doble casco.
- **Enmiendas de 7 de julio de 2005** (BOE núm. 50, de 27 de febrero de 2007; c.e. BOE núm. 70, de 22 de marzo de 2007) modifican el Anexo del Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional.
- **Resolución MSC. 142 (77)** (BOE núm. 32, de 6 de febrero de 2007) modifica el texto del Capítulo V del Anexo del Convenio SOLAS. Este texto ha sido modificado por segunda vez, por enmiendas adoptadas el 20 de mayo de 2004, mediante Resolución MSC. 153 (78) (BOE núm. 33, de 7 de febrero de 2007).

NOTICIAS DEL SECTOR

■ La OMI cree que se debe acabar con medidas unilaterales sobre emisiones de buques

Después de la aparición de normas unilaterales y regionales sobre las emisiones de buques, en una reunión del Subcomité de transportes de líquidos y gases a granel de la Organización Marítima Internacional (OMI), el Secretario General de dicha organización, D. Efthimios Mitropoulos, solicitó que se abordase la reducción de estas emisiones de "forma cooperativa" y así evitar normas diferentes. Comentó que aun siendo el transporte marítimo el modo más respetuoso con el medio ambiente, se debe seguir trabajando en la mejora y el interés que tenemos en que el público en general pueda ver las medidas proactivas y capaces de resistir el paso del tiempo y basadas en argumentos sólidos.

■ Simulador de costes de cadenas intermodales de Short Sea Shipping

El pasado mes de febrero la Asociación Española de Short Sea Shipping ha desarrollado un simulador de costes de cadenas intermodales de SSS, en colaboración con la empresa consultora SPIM.

Este simulador pretende ser una herramienta para todos aquellos operadores de transporte que deseen conocer la alternativa intermodal que representa el SSS en los que se refiere a costes y tiempos y, así, poder comparar las alternativas intermodales y modales para el transporte de mercancías entre España y la Unión Europea.

El simulador ha sido instalado en el sitio web para su uso abierto por todas las personas interesadas. Es accesible desde el menú de Servicios.

Fuente: *Short Sea Shipping*

■ Acciona Trasmediterránea y Navantia firman un contrato para la construcción de un nuevo buque Ro-Ro

El presidente de *Acciona Trasmediterránea*, Juan Sáez Elegido, y el presidente de *Navantia*, Juan Pedro Gómez Jaén, han firmado, en las oficinas centrales de *Navantia*, un contrato para la construcción de un buque Ro-Ro, que se suma a los dos buques del mismo tipo que se firmaron el 15 de junio de 2006, y en cuyo contrato ya se contemplaba la opción de compra de otras unidades.

Este buque Ro-Ro, cuya misión es el transporte de carga rodada, será construido por *Navantia* en los astilleros de la Bahía de Cádiz, y supone una carga de trabajo de 900.000 horas.

Características principales: Eslora - 209 m., Manga - 26,5 m., Puntal a cubierta 3 - 9,6 m., Calado - 7 m., Velocidad en servicio - 26 nudos, Carga - 210 plataformas de 31 toneladas.

La construcción del buque se realizará en un periodo de 36 meses, por lo que la entrega tendrá lugar en mayo de 2010. Este contrato engrosa la cartera de pedidos de *Navantia*, que ronda en la actualidad los 5.800 millones de euros y reafirma la plena ocupación de sus astilleros.

Acciona Trasmediterránea cuenta con una flota operativa de 30 buques que la sitúan entre las mayores navieras europeas.

Uno de los aspectos a destacar de estos nuevos buques de *Acciona Trasmediterránea* Roll-on-Roll-off, de última generación, es su adecuación a las normativas y protocolos en vigor más exigentes en relación con la seguridad y la preservación ambiental (pinturas ecológicas libres de estaño, motores diseñados para bajas emisiones de NOX y bajo consumo específico de combustible y lubricante, economizadores gases

escape, agentes refrigerantes ecológicos, plantas potabilizadoras, depuradoras de aguas residuales, alumbrado de bajo consumo, bajas emisiones acústicas, cierres hidráulicos ecológicos).

Asimismo, los nuevos buques están diseñados para prestar servicios dentro del concepto de Autopistas del Mar que constituye uno de los ejes de desarrollo de *Acciona Trasmediterránea*, siguiendo los criterios de desarrollo y sostenibilidad hacia los que están orientadas las compañías de *Acciona*. Por último, destacar que son los buques de carga rodada de Alta Velocidad mayores que se están construyendo en la actualidad, con gran capacidad de maniobra por sus propulsores laterales y timones articulados.

■ El programa europeo de radionavegación será en 2011 la red de localización más precisa del mundo

Europa maneja más de la mitad de los buques del mundo, cuenta con las mayores flotas de mercantes y los puertos de mayor tráfico. Con el fin de evitar los accidentes, Galileo dotará a las tripulaciones de un soporte técnico que cubrirá las necesidades de precisión, la garantía de continuidad y de cobertura global tanto en la navegación en mar abierto como en las aproximaciones a puerto. El grupo de usuarios abarca a los propietarios de cruceros, yates y barcos de pesca, y a las tripulaciones de buques de guerra o mercantes.

La introducción de Galileo dotará a las embarcaciones de una posición precisa, información sobre la integridad de la señal y de garantía de servicio.

Las aplicaciones de salvamento y rescate se agilizarán gracias al sistema de búsqueda de Galileo que permitirá a los usuarios en situación de emergencia ser localizados al instante, notificando además la recepción de la señal de socorro.

PUBLICACIONES



Storck Guide Stowage & Segregation Guide to IMDG Code 2006 voluntary since 2007 - in force from 2008. Includes amendment 33-06, 20th Edition

Esta guía recoge las reglas de estiba y segregación para buques portacontenedores, de carga general, buques ro-ro y barcazas; y puede ser aplicada a productos químicos a granel, empaquetado a granel y transporte de basuras. Las Cláusulas de Seguridad de la IMO también han sido incorporadas.

Autor: Storck	Páginas: 141	Fecha: 2006	Precio: 137 €
---------------	--------------	-------------	---------------



International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk with Standards and Guidelines relevant to Code

Generalidades. Contención de la carga. Prescripciones especiales. Prescripciones de orden operacional. Resumen de prescripciones mínimas. Lista de productos químicos a los cuales no se aplica el código.

Autor: OMI	Páginas: 260 + Cd Rom	Fecha: 2007	Precio: 70 €
------------	-----------------------	-------------	--------------



Reciclaje de buques. Edición refundida de 2006

Las presentes directrices se han elaborado para ofrecer orientación a todas las partes que intervienen en el proceso de reciclaje de buques, entre las que cabe citar a los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados con instalaciones de reciclaje, autoridades de países constructores de buques y proveedores de equipo marítimo, así como a las pertinentes organizaciones intergubernamentales y entidades privadas.

Autor: OMI	Páginas: 65	Fecha: 2006	Precio: 9,5 €
------------	-------------	-------------	---------------



La exploración de la Biodiversidad Marina. Desafíos científicos y tecnológicos

El estudio de la biodiversidad de los océanos se ha convertido en un tema muy relevante que involucra a toda la comunidad científica marina. En los últimos años, muchos de los avances científicos han tenido su origen en la investigación europea a través, por ejemplo, de las redes de excelencia financiadas por la UE, como la MarBEF (Marine Biodiversity and Ecosystem Functioning) y Marine Genomics Europe. Este libro revisa la situación presente y los retos futuros de la exploración de los océanos y de la riqueza biológica que albergan.

Autor: Varios autores	Páginas: 154	Fecha: 2006	Precio: 26 €
-----------------------	--------------	-------------	--------------