

ANAVE - Circular de Régimen Interior

Madrid, 7 de diciembre de 2017
Ref. Eco. Fin. y Fisc. 7/2017/MC

Asunto: Jornada sobre el Registro Especial de Canarias en Sta. Cruz de Tenerife. Ponencias presentadas.

Muy Srs. nuestros:

Como les anunciamos, el pasado día 30 de noviembre se celebró en Sta. Cruz de Tenerife una jornada convocada por el Gobierno de Canarias con motivo del 25 aniversario del REC.

Participaron en la misma unos 20 representantes de 10 empresas asociadas, además de D. Alejandro Aznar, D. Manuel Carlier y Dña. Elena Seco

Abrió la jornada el presidente del Cabildo de Tenerife, D. Carlos Alonso, quien resaltó la importancia del transporte marítimo para las islas Canarias y que la jornada resultaba muy oportuna por encontrarse en trámite en las Cortes el Régimen Especial Fiscal de Canarias (REF). De hecho, nos pidieron con urgencia y remitimos esa misma mañana un texto concreto de enmienda que permitiría solucionar el problema de los pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades, que se modificaron mediante el Real Decreto-ley 2/2016(ver circular de [ref. Economía y Fiscalidad 5/2016/ES](#) de 17 de octubre de 2016).

A continuación, Dña. Beatriz Barrera, presidenta de la Zona Especial Canaria, subrayó que, dentro de los diferentes mecanismos del REF, el segundo registro de buques incluye un conjunto de incentivos muy potentes del REF y hay que hacer todos los esfuerzos para conseguir una mejor regulación legal que permita aprovecharlos. Para ello, manifestó su intención de proponer una próxima reunión en Madrid, con los diferentes ministerios implicados en la gestión del REC, para avanzar en la solución de los problemas planteados por ANAVE. Sobre este asunto nos hemos ya dirigido a la DGMM pidiendo una actitud proactiva con vistas a organizar dicha reunión lo antes posible.

D. Alejandro Aznar, Presidente de ANAVE y del Clúster Marítimo Español, presentó la ponencia "Antecedentes y creación de los registros especiales. Evolución reciente y perspectivas de la flota inscrita en el Registro Especial de Canarias". A continuación, D. Manuel Carlier, Director General de ANAVE, resumió el marco fiscal y laboral actual, las razones del declive de la competitividad del REC y las propuestas de ANAVE para su relanzamiento. D. Carlos López Quiroga y D. Jesús Barbadillo, en representación de la Asociación Española de Derecho Marítimo, presentaron el detalle de las propuestas normativas necesarias para la puesta en marcha de las medidas solicitadas por ANAVE. También intervino el Capitán Marítimo de Santa Cruz de Tenerife, D. Antonio Padrón, quien, entre otros aspectos, expuso la limitación de los recursos de personal con que cuenta el registro.

Para información de las empresas asociadas, adjuntamos como *anexos* las ponencias de D. Alejandro Aznar, D. Manuel Carlier y D. Jesús Barbadillo, que detallan las propuestas de ANAVE y su posible instrumentación normativa.

Desde ANAVE valoramos muy favorablemente esta iniciativa del Gobierno de Canarias y propusimos que, con ocasión del 25 aniversario del REC, se lleve a cabo una revisión en

profundidad de sus normas para mejorar su competitividad y que ésta se traduzca en un mayor crecimiento de la flota mercante de bandera española y el empleo en la misma. Para simplificar y agilizar su funcionamiento, planteamos la posibilidad de concentrar todas las competencias administrativas sobre los buques del REC en un nuevo organismo o ente público, similar a Puertos del Estado o las autoridades portuarias, que pueda tener más flexibilidad y llevar a cabo incluso una gestión comercial de promoción, como ya hacen otros registros especiales europeos.

Muy cordialmente

Manuel Carlier
Director General

-----<<<

Confidencialidad: La información contenida en esta circular es confidencial y va dirigida exclusivamente a las empresas navieras asociadas a ANAVE para su uso interno. La copia o distribución pública, incluso por parte de las propias empresas asociadas, está en principio prohibida, salvo autorización expresa de ANAVE. En particular, queda expresamente prohibida la difusión de esta información por medios de comunicación pública escritos o electrónicos. Si por error recibe este e-mail se ruega su comunicación al remitente y su inmediata destrucción, no debiéndose enviar a otro destinatario.

Confidentiality: *The information contained in this message is confidential and addressed to ANAVE's member companies for their internal use only. Any dissemination or copying of this information, even by the member companies is in principle prohibited, unless expressly authorised by ANAVE. In particular, it is strictly forbidden the publication of this information by public media, either written or electronic. If you receive this message by error then you may not copy or deliver this message to anyone, but please destroy this message and notify us immediately.*

Advertencia de seguridad: Este mensaje ha sido comprobado por un sistema antivirus interno y externo regularmente actualizado. En todo caso, compruebe que todos los mensajes que recibe son filtrados por su propio sistema de seguridad antes de su apertura.

Security warning: *This email has been scanned for viruses by our regularly updated email security systems but, in accordance with good computer practice, please ensure that all messages received are checked by your own security systems before opening.*

>>>-----



JORNADA DE SEGUNDO REGISTRO
DE BUQUES DE CANARIAS (REBECA)
Y PUERTO DE GRANADILLA



ANAVE
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

Antecedentes y creación de los registros especiales.
Evolución reciente y perspectivas de la flota inscrita
en el Registro Especial de Canarias.

Alejandro Aznar
Presidente de ANAVE y del Clúster Marítimo Español

Santa Cruz de Tenerife
30 noviembre 2017

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Sr. Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes
Sr. Presidente del Cabildo de Tenerife
Autoridades, señoras y señores

Muchas gracias al Gobierno de Canarias y a la Autoridad Portuaria de Tenerife por organizar esta Jornada, que es del mayor interés y oportunidad para el sector marítimo español.

El 24 de noviembre de 1992, hace ahora casi exactamente 25 años, se aprobó la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en la que se incluyó la creación del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras en las Islas Canarias.

Por razones que luego expondré, pienso que esa medida ha sido la más positiva para la marina mercante española no ya de los últimos 25, sino seguramente al menos de los últimos 50 años. Y entre 1992 y 2004 propició un fuerte crecimiento de la flota mercante de bandera española y del empleo en la misma.

Sin embargo, hoy día el registro canario ha perdido notablemente competitividad. En consecuencia, los armadores españoles están optando mayoritariamente por inscribir sus buques en otros registros europeos. Se da, además, la circunstancia de que, en los últimos meses, los armadores españoles han encargado un número importante de buques que sería muy positivo que pudiesen venir a la bandera española. Es sin duda el momento de revisar la normativa del registro para relanzarlo.

De ahí que esta Jornada sea no solo muy adecuada, sino doblemente oportuna.

Contenido	
1.	Génesis histórica y finalidad de los registros especiales.
2.	Antecedentes y creación del Registro Especial de Canarias (REC).
3.	Evolución histórica y situación actual de la flota del REC.
4.	Cartera de pedidos de los armadores españoles y posible evolución futura de la flota.
Asociación de Navieros Españoles – ANAVE www.anave.es	

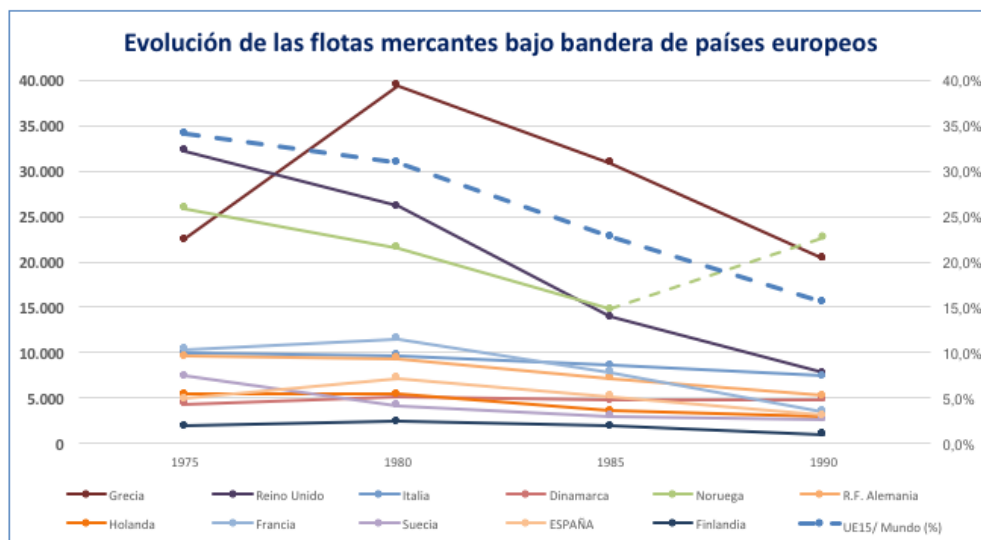
Éste es el índice de mi exposición.

Comenzaré resumiendo la génesis histórica y la razón de ser de la creación de los registros especiales bajo los pabellones europeos, porque pienso que es importante recordarla: a mediados de los años 80, una serie de países marítimos vieron el declive de sus marinas mercantes y decidieron que se trataba de un activo estratégico que era imprescindible preservar. España no fue el primer Estado europeo en tomar medidas al respecto, sino que siguió el ejemplo del Reino Unido, Francia, Holanda, Noruega, Dinamarca, Alemania, Portugal y Luxemburgo.

A continuación me referiré al proceso que condujo, ahora hace 25 años, a la creación del Registro Especial de Canarias, y no solo por hacer historia, sino porque las circunstancias que se dieron en ese momento podrían en gran medida repetirse en estos días.

Y terminaré aportándoles unos datos sobre la evolución de la flota mercante inscrita en el Registro canario y sobre la cartera de pedidos actual de los armadores españoles de buques mercantes.

Evolución de las flotas mercantes bajo diferentes banderas



Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

A comienzos de los años 80 del pasado siglo, debido a la profunda crisis de los mercados de fletes, se generalizó la transferencia de buques mercantes desde los registros de los países desarrollados, entre ellos los principales Estados marítimos europeos, a registros abiertos, buscando la reducción de sus costes, principalmente de índole fiscal y laboral.

En solo 10 años, entre 1975 y 1985, la mayor parte de las banderas europeas sufrieron fuertes descensos y la suma de las flotas bajo banderas de los Estados miembros de la UE (15) cayó de suponer el 34% de la flota mercante mundial al 23%.

Por el contrario, la flota de Panamá se multiplicó en esos 10 años por más de 3, pasando de 13 a 40 Millones de toneladas de arque. Otros registros, como Bahamas, Chipre y Malta, casi inexistentes en 1975, crecieron también muy rápidamente.

Evolución 1975-1985 de las flotas mercantes bajo diferentes banderas

País	Flota 1975 MGT	Flota 1985 MGT	Dif (%)
Panamá	13,4	39,5	+ 276%
Reino Unido	32,2	13,9	- 57%
Noruega	25,8	14,8	- 43%
Suecia	7,4	3,0	- 60%

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

En algunos de los principales países marítimos europeos, el declive fue aún más llamativo, por ejemplo, entre 1975 y 1985:

- La flota mercante del Reino Unido, cayó de 32 a 14 millones de GT, reduciéndose un 57%.
- La de Noruega bajó de 26 a 15 millones de GT, con un descenso del 43%.
- Y la flota abanderada en Suecia se derrumbó de 7 a 3 millones de GT, es decir, se redujo en un 60%.

Como consecuencia, muchos de los Estados marítimos europeos se alarmaron y se plantearon en sus parlamentos iniciativas sobre la necesidad de impulsar la competitividad de sus flotas mercantes y cómo podrían hacerlo.

Guerra de las Malvinas (1982)



Soldados británicos dejan Southampton a bordo del RMS Queen Elizabeth 2, en su viaje a la Guerra de Malvinas, Mayo de 1982

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

En medio de este proceso, en 1982 tiene lugar la guerra de las Malvinas, que recuerda al Reino Unido la necesidad de disponer de una flota de bandera nacional que pueda ser utilizada, en caso de conflicto armado, para transportar tropas incluso a lugares muy lejanos.

Los británicos deciden que disponer de una flota mercante competitiva bajo su bandera es para su país una necesidad estratégica, tanto desde el punto de vista del comercio, como para preservar un know how marítimo que consideraban esencial y para una eventual crisis militar.

Vías para restablecer la competitividad de los registros europeos

Medidas proteccionistas, como reservas de bandera en favor de los buques de su pabellón.

Subsidios a los buques bajo sus banderas, para compensar sus mayores costes operativos y fiscales.

Modificar la legislación para reducir los impuestos y cargas fiscales y aumentar la flexibilidad laboral.

Las vías que podían emplear para conseguirlo eran principalmente tres:

- En primer lugar, **establecer medidas proteccionistas, como reservas de bandera a los buques de su pabellón**. Pero este tipo de medidas no son compatibles con la tradicional política liberal de los Estados europeos y de la OCDE en general, por lo que realmente ni se las plantearon.
- La segunda vía sería **conceder subsidios a los buques bajo su bandera, para compensar sus mayores costes laborales y fiscales**. Pero esto no constituiría una solución definitiva del problema.
- Finalmente, cabría **modificar su legislación para reducir los impuestos y cargas fiscales y aumentar la flexibilidad laboral**, aproximando las condiciones de operación del registro nacional a las de los registros abiertos. Esto sí sería una solución real al problema, pero exigiría modificar varias leyes muy sensibles, como las del Impuesto de Sociedades, IRPF, Seguridad Social,... Y sería políticamente complicado aprobar una tras otra las modificaciones de esas leyes en el Parlamento.

De ahí que los británicos ideasen una **solución políticamente menos costosa**: modificaron las condiciones del registro de buques de la Isla de Man, creando así el primer registro *off-shore*. La Isla de Man no es parte del territorio del Reino Unido, sino una posesión de la corona británica, por lo que no necesariamente toda su legislación tendría que ser aprobada por el Parlamento británico. Ya tenía, desde 1786, un registro de buques, y solo tuvieron que modificar algunos aspectos fiscales y laborales.

Los registros *off-shore*



Isle of Man
Ship Registry
A Member of the Red Ensign Group



French southern and Antarctic lands
(Kerguelen)



Netherland Antilles Ship Register
(Curaçao)

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

El resultado fue que en 1984 el Reino Unido dispuso en la Isla de Man de un registro marítimo con costes laborales y fiscales muy inferiores a los del registro británico tradicional pero, eso sí, bajo su bandera y sujeto a las mismas normas de seguridad y medio ambiente del registro británico tradicional. Por estar ubicado en un territorio ajeno al metropolitano del Reino Unido, se dió en llamarle registro *off-shore*.

A partir de esta iniciativa pionera, muchos Estados marítimos europeos se lanzaron a buscar “sus islas” al margen de la constitución nacional. En 1987, Francia creó un registro *off-shore* en sus territorios del sur del Pacífico y tierras antárticas (Kerguelen). El mismo año, Holanda, que ya tenía un registro de buques existente en las antillas holandesas, con matrícula de Curaçao, potenció el mismo con medidas de incentivo fiscal.

Otro de los países europeos tradicionalmente marítimos, Noruega, también se lanzó a la búsqueda de unas islas apropiadas. Las principales candidatas fueron las islas Svalbard pero, a pesar de estar situadas muy lejos, muy al norte, resultó que no servían, porque en ellas se aplicaba íntegramente la legislación noruega. Al mismo tiempo, en 1986, el Gobierno de Canarias, ANAVE y ASERPETROL encargaron un estudio sobre la posibilidad de crear un registro *off-shore* en Canarias, que llegó a la misma conclusión: en Canarias, salvo algunas particularidades fiscales, se aplica completamente la legislación española.

Los primeros registros especiales en territorio nacional



Noruega, NIS, 1987



Dinamarca, DIS, 1988



Alemania, GIS/ISR, 1989

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

En Noruega, la situación era muy preocupante porque, entre 1985 y 1987, su flota había seguido cayendo, de 14,8 a solo 10,7 millones de GT. Ese año, el gobierno noruego decidió establecer un nuevo registro de buques con notables ventajas fiscales y laborales y, de forma pionera, lo hizo en su propio territorio nacional, en Bergen. El registro se llamó *Norwegian International Ship Register* o NIS.

Al año siguiente, 1988, Dinamarca creó el suyo, con el nombre de DIS y 1989 siguió el ejemplo, Alemania (ISR o GIS) ambos en territorio nacional. El mismo año 1989 se creó un registro de buques en Luxemburgo para acoger la flota de los armadores belgas. Y, al año siguiente, 1990, fue Portugal quien estableció en Madeira su registro especial de buques.

Con ello eran ya 8 los Estados europeos que habían tomado esta iniciativa para evitar el éxodo de sus flotas a los registros abiertos. Aunque cada uno de ellos tiene sus peculiaridades, sobre todo en materia fiscal, es importante **resaltar las causas y los objetivos comunes de todos estos registros:**

- Todos se crean como reacción al abanderamiento de buques en registros abiertos, de muy baja fiscalidad y gran flexibilidad en materia laboral.
- Por tanto, incluyen bonificaciones fiscales y la posibilidad de contratar marinos extranjeros en condiciones no sujetas a la normativa laboral nacional.
- Todo con el fin de preservar la existencia de una marina mercante de bandera nacional, el know how marítimo y el empleo de marinos nacionales.
- Y todo ello en condiciones compatibles con la exigencia del mantenimiento de unos elevados niveles de seguridad y de cuidado con el medio ambiente.

Antecedentes y creación del Registro Especial de Canarias

- **Propuesta pionera en 1986** (Gobierno Canario, ANAVE y ASERPETROL): no un registro off-shore, pero cabría establecer un nuevo registro especial en Canarias, ex novo, mediante una ley.
- Propuestas formales de ANAVE desde 1989.
- Fuertes resistencias políticas, especialmente en materia laboral.
- Finalmente:
 - Creación del REC en ley 27/1992 (LPEMM)
 - Sin beneficios fiscales, solo normas laborales, y sin acceso a tráficos de cabotaje nacional
 - Incorporación de bonificaciones fiscales en Ley de Modificación del REF de Canarias, junio 1994
 - Mejoras de las bonificaciones fiscales en diciembre de 1996 y diciembre 1996
 - Acceso pleno a tráficos de cabotaje nacional desde 1999.

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

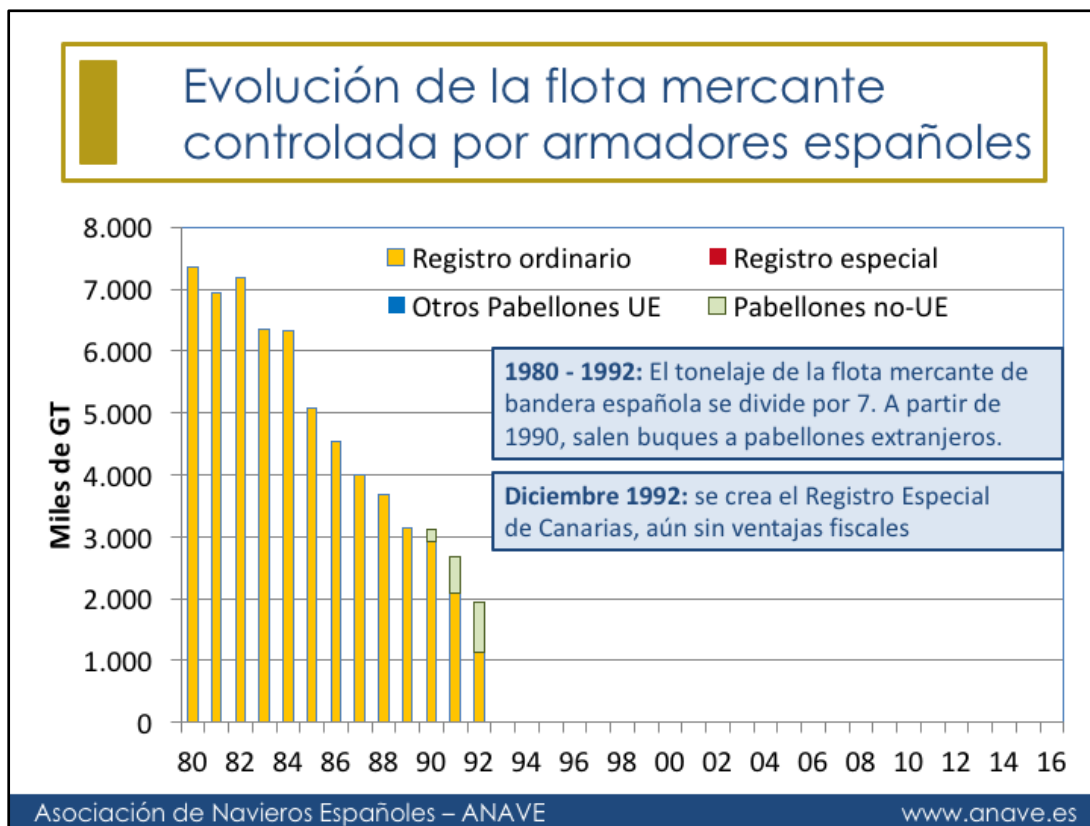
El proceso de debate que condujo a la creación del Registro Especial de Canarias duró más de 6 años, a partir del ya citado estudio, desarrollado en 1986 por encargo del Gobierno de Canarias, ANAVE y ASERPETROL. Este trabajo concluyó que no era posible establecer en Canarias un registro *off-shore*, pero que nada impedía crear, *ex novo*, un registro bajo bandera española en Canarias, por medio de una ley aprobada en las Cortes españolas. Esta propuesta, hecha un año antes de la creación del NIS, resultaba en aquel momento tan innovadora que se desechó.

Cuando, entre 1987 y 1989 se fueron creando los primeros registros especiales, ANAVE la retomó y lo solicitó formalmente al gobierno. Las resistencias políticas fueron muy fuertes, especialmente en materia laboral. Tuvieron que pasar varios años y solo se encendieron las alarmas cuando la flota española cayó por debajo de 1 millón de GT, habiendo perdido un 85% de su tonelaje y el 80% del empleo.

Por fin, el registro canario se creó mediante una enmienda en el Senado a la ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que andaba por entonces en tramitación. Aún entonces, Hacienda, aunque dispuesta a incluir beneficios fiscales, se opuso a hacerlo en una norma sectorial. De modo que el registro especial canario nació solo con unas normas laborales especiales, pero sin beneficios fiscales y sin acceso a tráficos de cabotaje nacional.

Las primeras bonificaciones fiscales se incorporaron, en junio 1994, mediante la Ley de Modificación del REF de Canarias, lo que confirmó la vinculación del registro a Canarias. Enseguida fueron ampliadas, en diciembre de 1994 y, finalmente, en diciembre de 1996, se fijaron en los valores actuales.

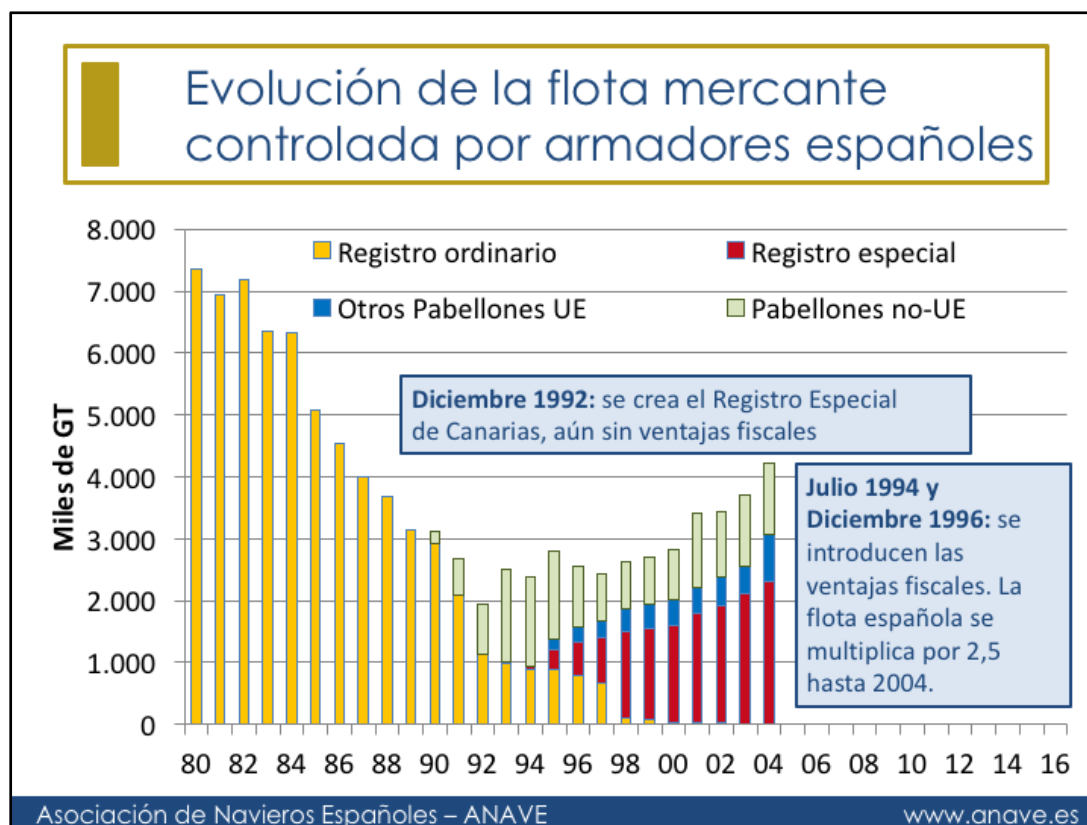
Por medio de varios Decretos se fue abriendo progresivamente el acceso de los buques del registro especial a tráficos de cabotaje nacional, que fue completo desde 1999.



Voy a mostrarles en unos gráficos la evolución de la flota mercante controlada por las empresas armadoras españolas y el efecto de la creación del registro canario sobre la misma.

Entre 1980 y 1992, como ya había adelantado, el tonelaje de la flota mercante de bandera española, la columna amarilla en el gráfico, se divide por 7.

A partir de 1990, algunas empresas empiezan a abanderar buques en registros extranjeros. Esto se refleja en la columna verde en el gráfico.



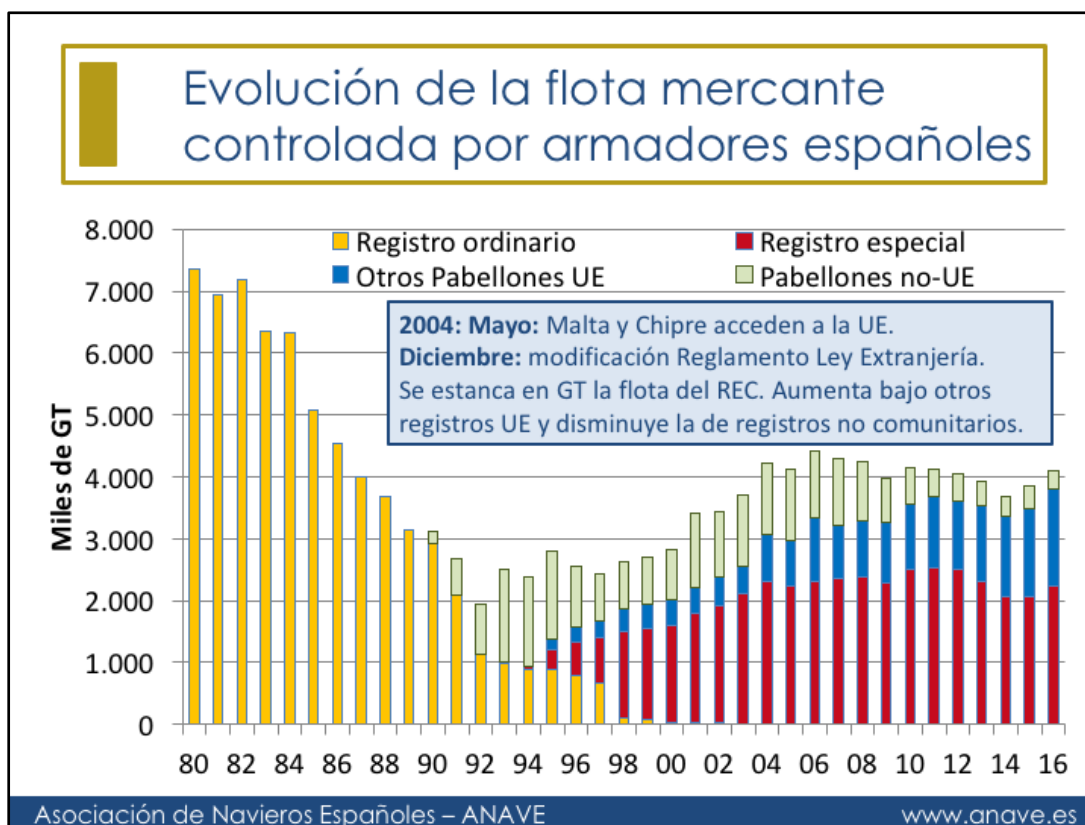
En 1992 se crea el registro especial canario pero, como he indicado, no se introducen los primeros incentivos fiscales hasta 1994, con lo que el mínimo de la flota española se alcanza en 1993.

Vemos en el gráfico que, ya desde 1995 empieza a aparecer una columna roja, que representa el tonelaje de los buques inscritos en el registro especial canario. Sin embargo, continúa aumentando la flota de control español abanderada en el extranjero (columna verde) y, desde 1995, algunos armadores españoles empiezan a inscribir buques en registros de otros Estados de la UE, como el de Madeira, representados como la columna azul.

A partir de 1995, se abrió una fase de evolución muy positiva de la flota mercante española. Va disminuyendo la inscrita en el registro tradicional, columna amarilla, que desaparece completamente, para los buques de transporte, en el año 2000 y va aumentando rápidamente la roja del registro canario, hasta llegar a 2004. Incluso alguna empresa armadora europea inscribe hasta 6 buques en Canarias.

Esto justifica la afirmación que yo hacía al comienzo, de que la creación del registro canario ha sido la medida más positiva para la marina mercante española no ya de los últimos 25, sino seguramente al menos de los últimos 50 años. Si nada hubiese roto esa tendencia, la flota española actual sería mucho mayor.

Sin embargo, en 2004 coinciden dos efectos que cambian la situación.

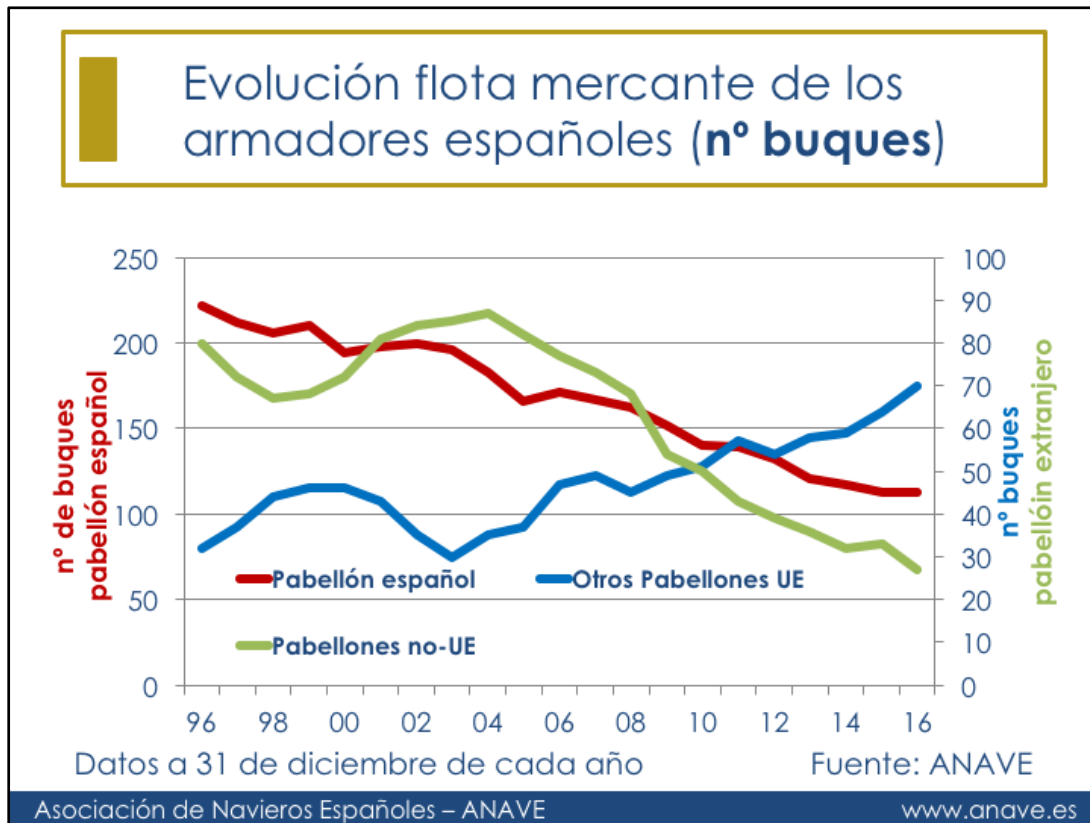


En mayo de 2004 entran en la UE Malta y Chipre, con registros de buques muy competitivos.

Y, a finales de 2004, se modifica el reglamento de la ley de extranjería, de modo que se complica notablemente la obtención de los permisos de trabajo para los tripulantes no comunitarios de los buques del registro especial canario.

Como consecuencia, la línea roja, que venía creciendo muy rápidamente, se queda estancada durante nada menos que 8 años, hasta 2012 y en 2013 y 2014 incluso inicia un descenso.

En paralelo, los armadores españoles van optando crecientemente por registros europeos (columna azul) y abandonando los registros extranjeros no comunitarios (línea verde).



Hasta ahora hemos visto únicamente cifras de tonelaje, que no parecen tan negativas porque en este tiempo ha ido en aumento notablemente el tamaño de los buques de los armadores españoles.

Pero en este gráfico vemos la evolución en número de buques que, como pueden apreciar, muestra una tendencia aún más clara: declive en el pabellón español y en pabellones de países terceros y claro aumento de la flota controlada por armadores españoles bajo otros pabellones europeos.

Flota mercante controlada por armadores españoles (15 oct. 2017)

	R.E. Canarias		Pab. Extranjeros		TOTAL	
	Bq	GT	Bq	GT	Bq	GT
Petroleros	11	198.928	8	260.539	19	459.467
Graneleros	0	0	7	356.966	7	356.966
Carga General	16	68.907	20	69.542	36	138.449
Contenedores	0	0	7	98.985	7	98.985
Ro-Ro	10	125.224	9	168.323	19	293.547
Frigoríficos	3	14.087	5	14.404	8	28.491
Gases Licuados	14	1.314.497	3	118.690	17	1.433.187
Pasaje	48	450.976	26	594.129	74	1.045.105
Otros	10	61.042	16	207.014	23	268.056
TOTAL	112	2.233.661	101	1.888.592	213	4.122.253

Fuente: ANAVE

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Y ésta es la situación actual, con los datos más recientes de que disponemos, de mediados de octubre de este mismo año.

Las navieras españolas operan actualmente 213 buques mercantes, con 4,12 millones de GT. De ellos, 112 buques y el 55% del tonelaje bajo pabellón español. Y 101 buques, con el 45% del tonelaje, en registros extranjeros.

Evolución reciente flota mercante controlada por armadores españoles

	Enero 2013		Octubre 2017		Dif	
	Bq	GT	Bq	GT	Bq	GT
España (R.E. Canarias)	132	2.499.380	112	2.233.661	-20	265.719 (-10,6%)
Otras banderas	93	1.548.596	101	1.888.592	+8	339.996 (+22,0%)
TOTAL	225	4.047.976	213	4.122.253	-12	74.277 (+1,8%)

Fuente: ANAVE

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Esta nueva tabla compara la evolución que ha experimentado la flota controlada por los armadores españoles en los últimos casi 5 años, entre enero de 2013 y octubre de 2017, por registros.

La parte de esa flota que opera en el Registro Especial de Canarias ha descendido en 20 unidades y un 10,6% de sus GT.

En paralelo, la flota controlada por armadores españoles bajo otras banderas ha aumentado en estos 5 años en 8 unidades y un 22% de sus GTs, por tanto, una tendencia totalmente opuesta a la de la flota de bandera española.

Resulta evidente la preferencia de los armadores españoles en estos últimos años por inscribir sus buques en pabellones europeos pero distintos del español.



Encargos de buques mercantes de armadores españoles (nov. 2017)

- 7 armadores
- 22 buques
 - 10 de pasaje
 - 4 metaneros
 - 4 petroleros
 - 2 graneleros
 - 2 quimiqueros
- 1,15 millones de GT (27% de la flota actual)
- 1.750 millones de euros

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Ése es el punto del que partimos, que resulta poco halagüeño para la bandera española, pero, ¿podemos prever lo que va a ocurrir en los próximos dos años, por ejemplo?

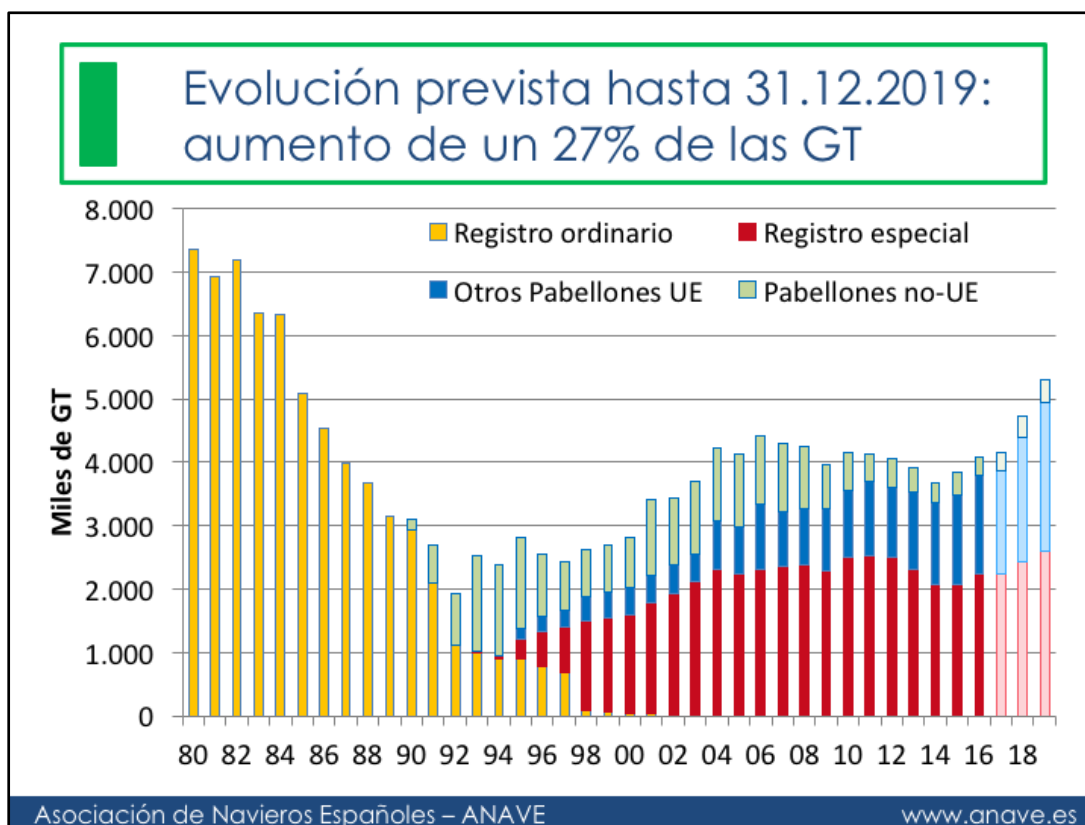
Tras unos tiempos en los que la crisis financiera y del mercado de fletes no fomentaron la renovación de sus flotas, en el último año y medio, los armadores españoles han invertido decididamente en la adquisición de buques nuevos.

A fecha de hoy, 7 empresas armadoras españolas tienen encargados un total de 22 buques mercantes, por un importe de unos 1750 millones de euros y con un tonelaje total de 1,15 millones de GT, que supone más del 27% del tonelaje de la flota total controlada actualmente por las empresas españolas.

Entre ellos, hay:

- 10 buques de pasaje
- 4 metaneros
- 4 petroleros
- 2 graneleros
- 2 quimiqueros

Esos buques van a crear unos 175 puestos de trabajo a bordo de oficiales y 443 de subalternos. Teniendo en cuenta los factores de vacaciones, estamos hablando de unos 280 oficiales y 710 subalternos, unos 990 trabajadores en total.



En este último gráfico se ha representado la evolución prevista de la flota mercante de control español que, con esas incorporaciones, para finales del próximo año, superará previsiblemente la cifra de 5 millones de GT.

El reparto de estas nuevas unidades entre la bandera española y otras europeas en el gráfico es puramente indicativo. La realidad es que nos gustaría poder decirles que la mayor parte de ellos se van a inscribir en el registro especial canario, pero no es probable que sea así, a no ser que se revise en profundidad su normativa laboral y administrativa.

La dimensión marítima de España no es acorde a su peso económico

Puesto	PIB	Tráfico portuario	Flota bandera nacional
1	Alemania	Holanda	Malta
2	Reino Unido	Reino Unido	Grecia
3	Francia	Italia	Reino Unido
4	Italia	ESPAÑA	Chipre
5	ESPAÑA	Alemania	Italia
6	Holanda	Francia	Dinamarca
7	Suecia	Bélgica	Noruega
8	Polonia	Grecia	Alemania
9	Bélgica	Suecia	Portugal
10	Austria	Finlandia	Holanda
11	Noruega	Dinamarca	Francia
12	Dinamarca	Portugal	Bélgica
13	Irlanda	Letonia	Suecia
14	Finlandia	Polonia	ESPAÑA
15	Portugal	Irlanda	Luxemburgo
16	Grecia	Rumanía	Finlandia

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Para acabar, quiero manifestarles mi preocupación por el hecho de que la dimensión de la flota mercante española esté hoy muy por debajo de su peso económico en el ámbito europeo. En esta tabla vemos que España es el 5º país del Espacio Económico Europeo en términos de PIB y el 4º en tráfico portuario, como corresponde a su longitud de costa y a su carácter peninsular. Sin embargo, ocupamos el puesto Décimotercero en flota mercante total controlada y el Décimocuarto por flota de pabellón nacional.

Dejando aparte los casos de Grecia, Malta y Chipre, resulta muy significativo que países como Dinamarca, Noruega, Holanda y Bélgica ocupen puestos de mucha mayor relevancia que España, cuando su dimensión económica es muy inferior. Pero no todo es cosa de los países nórdicos. Son notables los casos del Reino Unido e Italia, que mantienen en el sector naviero puestos muy similares a su respectivo peso económico, lo que demuestra que en esos países se da a las cuestiones marítimas una gran prioridad, mucho mayor que en España.

Como presidente no solo de ANAVE sino del Clúster Marítimo Español, me preocupa esta baja posición de la flota mercante española no solo por sí misma, sino por también por su efecto sobre otros sectores marítimos, como la construcción y reparación naval, la industria auxiliar, y servicios marítimos en general, para cuyo desarrollo sería fundamental contar con una flota mercante adecuada a nuestra dimensión económica.

A continuación, el director general de ANAVE, Manuel Carlier, les va a exponer cuáles son, a nuestro entender, las causas que limitan hoy día la competitividad de la bandera española y las medidas que ANAVE viene proponiendo para corregir esta situación.

Muchas gracias por su atención.



Marco fiscal y laboral del REC.
Razones del declive de su competitividad.
Propuestas de ANAVE de medidas para relanzar el REC:
laborales, técnicas, administrativas.

Manuel Carlier
Director General de ANAVE

Santa Cruz de Tenerife
30 septiembre 2017

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Sr. Viceconsejero de Infraestructuras y Transportes
Sr. Presidente del Cabildo de Tenerife

Autoridades, señoras y señores, queridos amigos

Contenido	
1.	Marco fiscal y laboral del REC.
2.	Amparo legal de las medidas del REC en la normativa comunitaria.
3.	Razones del declive de la competitividad del REC frente a otros registros especiales de la UE.
4.	Propuestas de ANAVE de medidas para reforzar la competitividad del Registro canario.

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE www.anave.es

Enlazo con la ponencia de D. Alejandro Aznar

Éste es el índice de mi exposición.

Comenzaré con un resumen del marco normativo actual del Registro Especial, tanto en el terreno fiscal como en el laboral.

Seguiré exponiendo cuál es el amparo normativo de estas medidas, algunas de las cuales tienen consideración de Ayuda de Estado en la normativa comunitaria que, como es bien sabido, en principio prohíbe los apoyos públicos que distorsionen la competencia. Haré hincapié en los objetivos del marco comunitario que permite estas ayudas al transporte marítimo.

Luego expondré las que, a nuestro entender, son las razones que justifican el declive del atractivo del registro canario frente a otros registros especiales existentes en la UE, como los de Malta, Madeira o Chipre.

Y, para terminar, resumiré a grandes rasgos las propuestas de medidas que ANAVE viene formulando para relanzar la competitividad del registro canario y, en consecuencia, la flota mercante española y el empleo en la misma.

Marco fiscal y laboral del REC

1. ASPECTOS FISCALES (Desde 1 enero 1997)

	Bonificación
Impuesto de sociedades	90% bonificación en la cuota
IRPF tripulantes	50% deducción en base imponible
Seguridad Social	90% bonificación en cuota patronal
Impuesto Transmisiones y Actos jurídicos document.	100%

Los beneficios fiscales del registro especial, según quedaron establecidas desde el 1 de enero de 1997, son los siguientes:

En el caso del **Impuesto de Sociedades**, hay una bonificación del 90% en la cuota del impuesto, que se aplica a los beneficios derivados de la **explotación** de buques inscritos en el Registro Especial de Canarias. No se aplica, según interpreta Hacienda, a los posibles beneficios derivados de la compra-venta de buques.

Hay una bonificación del 50% en el **Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas** sobre los salarios percibidos por los tripulantes de los buques del Registro Especial. Se trata, en este caso, de una deducción en la base imponible de modo que, dada la fuerte progresividad en los tipos de este impuesto, que todos conocemos, se traduce en la práctica en una reducción en la cuota en un porcentaje muy superior.

Se aplica una bonificación del 90% en la **cuota patronal a la seguridad social**. De este modo, los tripulantes tienen derecho, con una cuota patronal de solo el 10% de la ordinaria, a plenas coberturas de seguridad social, incluyendo atención médica, desempleo y pensión. En este aspecto, el registro canario es claramente más beneficioso que los de Malta, Chipre o Madeira, ya que, en éstos, no hay obligación de dar a los tripulantes de alta en la seguridad social nacional, pero tampoco hay derecho a ninguna cobertura. Finalmente, hay **exención plena del Impuesto de Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados**.

Todos estos beneficios fiscales son medidas de carácter **derogatorio** de normas fiscales o parafiscales existentes y son **selectivas** para un tipo de empresas determinadas, por lo que son indudablemente ayudas de Estado en el sentido del art. 107 del Tratado de Funcionamiento de la UE. Volveremos sobre este punto.

Marco fiscal y laboral del REC

2. ASPECTOS LABORALES

	Bonificación
Dotación mínima	A propuesta del armador
Nacionalidad tripulantes	Capitán y 1 ^{er} oficial nacionales UE 50% del resto, nacionales UE Resto, pueden ser no UE y pueden no estar sujetos a normativa laboral española (*)
Horas extraordinarias	No aplicación del límite de 80 horas/año del art. 35.2 del Estatuto de los Trabajadores

(*) En ciertas circunstancias, el Ministerio de Fomento puede autorizar un mayor porcentaje de tripulantes no nacionales UE.

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Veamos ahora las **ventajas laborales**: algo que hoy día nos parece muy normal, fue una importante novedad en 1992. Hasta entonces, la **dotación mínima de seguridad** de los buques españoles se fijaba en función de características objetivas del buque, como arqueo, eslora y potencia propulsora, por medio de una antigua Orden de 1964. El resultado era que los buques españoles tenían una dotación sensiblemente superior a la de los de otros países y, por tanto, mayores costes laborales. En el Registro Especial, la dotación se fija teniendo en cuenta el grado de automatización del buque y la organización del trabajo a bordo, a propuesta del armador.

Las normas sobre **nacionalidad de la dotación** fueron otra novedad importante. Hasta 1992, todos los tripulantes tenían que ser españoles. Para los buques del Registro Especial se estableció que el capitán, primer oficial y el 50% del resto de la dotación, debían ser españoles o, desde 2009, nacionales de un Estado de la UE o del Espacio Económico Europeo. La ley prevé que en ciertas situaciones se puede aumentar el porcentaje de extranjeros. En el caso de los marinos no nacionales UE, en el contrato de trabajo se puede pactar que sus condiciones de trabajo y salariales no estén sujetas a la normativa laboral española, siempre que se respeten los mínimos establecidos en la normativa de la Organización Internacional del Trabajo. Éste es un elemento común a todos los registros especiales y de una gran importancia para la competitividad.

Finalmente, en 2002, a propuesta conjunta de ANAVE y UGT, se determinó que a los buques del registro especial no se les aplica el límite de 80 horas extraordinarias al año que se establece en el art. 35.2 del Estatuto de los Trabajadores.

Es importante señalar que, a diferencia de las bonificaciones fiscales, este régimen laboral especial no supone la aportación de fondos públicos y, por tanto, **no tiene la consideración de Ayudas de Estado**.

Marco fiscal y laboral del REC

2. ASPECTOS LABORALES (acuerdo ANAVE-UGT)

Concepto	Tratamiento
Catálogo ocupaciones difícil cobertura	Inclusión en el mismo de las ocupaciones a bordo de los buques mercantes
Nacionalidad tripulantes	Cupo de puestos de trabajo ocupados por tripulantes no UE (actualmente 400).
Condiciones laborales	En tráficos de cabotaje nacional, deben ser las españolas para todos los tripulantes

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Como antes señaló el presidente de ANAVE, en 2004, se introdujeron unas modificaciones del Reglamento de la ley de extranjería, que entraron en vigor en 2005 y que complicaron notablemente la contratación de trabajadores extranjeros en los buques del registro especial.

Para desbloquear esta situación, ANAVE tuvo que firmar, en 2006 con UGT y CC.OO., un acuerdo tripartito, en virtud del cual se pedía al gobierno la inclusión en el llamado “Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura” de todas las ocupaciones existentes a bordo de los buques mercantes. Éste es requisito necesario para simplificar los tramites administrativos para la obtención de permisos de trabajo y residencia para marinos no comunitarios.

A cambio, ANAVE aceptó dos condiciones:

- La primera es un **cupo máximo** de puestos de trabajo ocupados simultáneamente por tripulantes no nacionales UE en el conjunto de los buques del Registro Especial. Inicialmente quedó fijado en 400 y hasta ahora nunca se ha superado, pero podría revisarse si creciese la flota española.
- La segunda, que en los buques dedicados a **tráficos de cabotaje nacional**, las condiciones de trabajo y salariales de los tripulantes no europeos serían las legalmente exigibles a los marinos españoles.

En 2012, CC.OO. denunció este acuerdo tripartito, que se sigue aplicando desde entonces como un acuerdo bilateral entre ANAVE y UGT. El hecho de que el Catálogo se revise cada 3 meses supone un cierto grado de **inseguridad jurídica** para las empresas que contratan marinos no comunitarios.

Amparo legal de las medidas del REC en la normativa UE.

DIRECTRICES COMUNITARIAS SOBRE AYUDAS DE ESTADO AL TRANSPORTE MARÍTIMO

- Aplicación especial de las normas generales del Tratado al transporte marítimo.
- Finalidad: **promover la existencia de flota de bandera de los Estados miembros.**
- Admiten bonificaciones hasta la **exención plena de todas las cargas fiscales (Sociedades, IRPF, Seg. Social, etc.).** Ayudas a la formación y repatriación. También Impuesto por Tonelaje.
- Aprobadas por primera vez en 1989. Revisadas en 1997 y 2004.
- Solo para **buques de transporte marítimo de carga y pasajeros y asimilados** (cableros, salvamento,...). Con determinadas condiciones a remolcadores y dragas.

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Un inciso sobre una materia jurídica: ¿cómo es que pueden aplicarse las bonificaciones fiscales del registro especial si, como se ha indicado, tienen consideración de Ayudas de Estado?

Lo cierto es que el **art. 107** del Tratado de Funcionamiento de la UE prohíbe únicamente aquellas ayudas de Estado que **“distorsionen la competencia de forma contraria al interés común”** y atribuye a la Comisión Europea la competencia para autorizar aquellos sistemas de ayudas de Estado que no la distorsionen. Para facilitar y homogeneizar la interpretación de este punto, en algunos campos, la Comisión ha publicado unas llamadas Directrices en las que explica qué tipos de ayudas y en qué cuantías considera aceptables. En 1989, por primera vez, la Comisión publicó unas Directrices sobre ayudas de Estado al Transporte Marítimo, que se revisaron en 1997 y posteriormente en 2004.

Las propias Directrices explican su **Finalidad**: promover la existencia de flota de banderas de los Estados UE, potenciando su competitividad con los registros abiertos como Panamá, Liberia, etc. Con este fin, las Directrices admiten bonificaciones fiscales hasta la **exención plena de todas las cargas fiscales** (Impuesto de Sociedades, IRPF, Seguridad Social, etc.). Asimismo, se aceptan ayudas a la formación y repatriación y el llamado Impuesto por Tonelaje, que también existe en España, aunque no tiene relación directa con el registro canario.

Las Directrices establecen el **ámbito aceptable de estas ayudas**, solo para **buques de transporte marítimo de carga y pasajeros y asimilados** (cableros, salvamento,...) y, con determinadas condiciones, a remolcadores y dragas. No las admite para buques de pesca o de otros tipos.

Por cierto que la Comisión ha pedido a España que delimite más claramente en su legislación qué actividades son susceptibles de beneficiarse de las bonificaciones fiscales del registro canario, en qué cuantías, y que establezca mecanismos concretos de control del cumplimiento de estos puntos, como luego explicará D. Carlos López-Quiroga.

Esto es importante, porque delimita el alcance que pueden tener los beneficios del registro canario, aunque ya les adelanto que **el actual marco fiscal del mismo es plenamente aceptable para las empresas armadoras y ANAVE no propone modificarlo**, a pesar de que con las Directrices, las bonificaciones existentes se podrían aumentar hasta exenciones plenas. Pero no es el caso, las propuestas de ANAVE no conllevan un coste presupuestario para el Estado.

Justificación de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo

Comunicación C (2004) 43 de la Comisión: "**Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo**".

- "El transporte marítimo ha sido una de las **pedras angulares del crecimiento económico y la prosperidad de Europa** a lo largo de su historia.
- "Los servicios de transporte marítimo son **esenciales para que la economía y las empresas europeas compitan a nivel mundial**".
- "Además, el transporte marítimo y todas las industrias marítimas relacionadas con él **son una importante fuente de ingresos y de puestos de trabajo en Europa**".

Aquí he copiado textualmente las justificaciones que alega la Comisión Europea en las propias Directrices sobre Ayudas al Transporte Marítimo para aceptar unas Ayudas de Estado tan generosas.

Reconoce la importancia del transporte marítimo para el crecimiento económico y la prosperidad de Europa, y para que las industrias europeas compitan en el mundo y además, reconoce que el transporte marítimo y todas las industrias relacionadas son una importante fuente de ingresos y de empleo para Europa.

Objetivos de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo

- “Conseguir un transporte marítimo **fiable, eficaz, seguro y no dañino para el medio ambiente**;
- **Fomentar el abanderamiento o reabanderamiento en los registros de los Estados miembros**;
- Contribuir a la consolidación del sector marítimo establecido en los Estados miembros, al tiempo que **se mantiene una flota competitiva en los mercados mundiales**;
- **Mantener y mejorar los conocimientos técnicos marítimos y proteger y fomentar el empleo para los marinos europeos**, y
- Contribuir al fomento de nuevos servicios en el ámbito de la **navegación marítima de corta distancia**, de acuerdo con el Libro Blanco sobre la política europea de transportes.”

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

En consecuencia, las propias Directrices de la Comisión plantean que sus **objetivos** son:

- Conseguir un transporte marítimo eficaz, seguro y sostenible.
- Fomentar el abanderamiento de buques mercantes en los Estados miembros de la UE, manteniendo flotas competitivas en los mercados mundiales.
- Mantener el know-how marítimo.
- Fomentar el empleo de los marinos europeos.
- Y contribuir al desarrollo del TMCD.

Se trata de unos objetivos formulados por la Comisión en 1989, confirmados en 1997 y 2004 y más recientemente, por los Ministros de Transportes de la UE en las llamadas Declaración de Atenas (2014) y de la Valeta (2017).

Por tanto, son unos **objetivos completamente asentados en la política marítima de la Unión Europea**.

Y son por otra parte, **los mismos que se citaban en el preámbulo de la Ley que creó, hace 25 años, el registro especial de Canarias**.

Factores que limitan la competitividad del REC frente a otros registros UE

1. ASPECTOS TÉCNICOS (Ministerio de Fomento)

- **Organizaciones Reconocidas (SSCC):**
 - Insuficiente delegación en puertos españoles.
 - Responsabilidad ilimitada.
- **Tripulaciones:** No aplicación de la posibilidad de **ampliar caso a caso el porcentaje de marinos no UE** prevista en la Ley de Puertos y Marina Mercante (ej. cuadro mínimo).
- **Ratificación de Convenios Internacionales pendientes:**
 - Convenio de Hong Kong sobre reciclaje de buques (proceso iniciado).
 - Convenio HNS, sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- **Simplificación de Procedimientos Administrativos**, con especial énfasis en la **tramitación electrónica**. Unificar criterios entre Capitanías Marítimas y agilización al máximo de los trámites (firma electrónica).

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Y, si no son motivos fiscales, ¿qué razones impulsan a los armadores españoles a optar crecientemente por otros registros europeos? Las hemos clasificado en **tres grupos**. Las primeras son de **índole técnica o administrativa**. Para entender su trascendencia hay que tener en cuenta que el transporte marítimo está muy regulado por normas internacionales y que los registros abiertos y los especiales de otros Estados UE aplican estrictamente las normas internacionales. Sin embargo, en España, a nuestro entender:

- Son insuficientes las posibilidades de **delegación por la Administración Marítima española en Organizaciones Reconocidas**, una práctica generalizada en todo el mundo, que evita duplicidades entre las inspecciones estatutarias y las de las Sociedades de Clasificación y que permite llevar a cabo inspecciones en cualquier día y hora en que sea necesario. Sobre este punto, nos complace informarles de que, a mediados de noviembre, se nos ha consultado sobre un proyecto de Real Decreto que supondrá un importante avance en esta materia.
- Un segundo punto, relacionado con el anterior, es que **la responsabilidad que exige la legislación española a estas Organizaciones Reconocidas es ilimitada**, lo que venía dificultando que muchas de ellas aceptasen esa delegación. En este aspecto también se ha avanzado en los últimos meses y ya hay 5 sociedades que aceptan la delegación, aunque no ha habido una modificación legal, que sería muy conveniente.
- Como antes indiqué, la Ley permite, en ciertos casos, ampliar el porcentaje de tripulantes extranjeros por encima del 50%, pero en la práctica **esta posibilidad casi no se aplica**. Cabría aplicar ese porcentaje al cuadro de tripulación mínima de seguridad y no a toda la dotación. Esto sería un paso notable, sobre todo en buques de pasaje, como ferries y cruceros.
- Es importante que **España ratifique los pocos Convenios internacionales pendientes de entrada en vigor**: el convenio de Hong Kong sobre reciclaje de buques y el convenio HNS, sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas.
- Y es fundamental **simplificar todo lo posible los Procedimientos Administrativos** con especial énfasis en la **tramitación electrónica**. Hay que unificar criterios de aplicación de las normas por las Capitanías Marítimas y conseguir que la tramitación sea lo más ágil posible. Éste es un aspecto en que existe una gran diferencia con registros como los de Malta o Madeira y en el que es necesario avanzar, generalizando, por ejemplo, la firma electrónica.

Factores que limitan la competitividad del REC frente a otros registros de la UE

2. ASPECTOS LABORALES (Ministerio de Empleo)

- **Enrole de tripulantes no UE:**
 - **Inseguridad jurídica.** Pendiente de la aprobación **trimestral** del **Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura.**
 - Compleja tramitación de los **visados.**
- **Normas sobre jornada de trabajo y descansos** más exigentes que los convenios internacionales de la OMI (STCW) y la OIT (MLC 2006).
- Falta de regulación en España de las **agencias de empleo de marinos (agencias de manning)**, exigida por el Convenio Laboral Marítimo de la OIT (MLC 2006).
- Requisitos formales en materia de **prevención de riesgos laborales** reiterativos con la normativa internacional.
- No delegación de funciones de la inspección de trabajo en **Organizaciones Reconocidas.**

Un segundo grupo de los obstáculos que ANAVE identifica son aspectos laborales, todos los cuáles se traducen en mayores costes de personal en los buques españoles:

- En relación con el **enrole de tripulantes no nacionales de la UE**, en primer lugar, como ya he indicado, hay una clara **inseguridad jurídica**, ya que hay que estar siempre pendientes de la aprobación trimestral del llamado **Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura.**
- Además la tramitación de los **visados** para enrolarse en los buques españoles es compleja y larga, mientras que no se exigen para los marinos que entran en España para enrolarse en buques extranjeros.
- Las **normas españolas sobre jornada de trabajo y descansos** son más exigentes que las establecidas en los convenios internacionales de la OMI (STCW) y el Convenio del Trabajo Marítimo de la OIT (MLC 2006).
- Es necesaria la **regulación en España de las agencias de empleo de marinos (agencias de manning)**, que viene exigida por el MLC 2006 y que se debería aprovechar para adaptar la normativa española en este campo a la **practica internacional.**
- Hay **requisitos formales en materia de prevención de riesgos laborales** que resultan reiterativos con la normativa internacional y se traducen en complicaciones y costes innecesarios para los armadores.
- Y finalmente, a diferencia de las competencias de Marina Mercante, **no está prevista la delegación de funciones de la inspección de trabajo en Organizaciones Reconocidas.** Si se ha reconocido la conveniencia de delegar en estas organizaciones las competencias de Marina Mercante, se debería hacer lo mismo con las materias laborales y condiciones de trabajo y vida a bordo.

Factores que limitan la competitividad del REC frente a otros registros de la UE

3. OTROS ASPECTOS

- **Seguridad privada antipiratería a bordo:** hacer posible el embarque de guardas privados. (Ministerio Interior).
- **Pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades:** tener en cuenta las bonificaciones del REC y el Impuesto por tonelaje. (Min. Hacienda).
- **Seguros de P&I:** Acción directa del perjudicado contra el asegurador (Ley Navegación Marítima). (Ministerio Justicia).
- **Precisar legalmente el alcance y control** de ayudas del REC e impuesto por tonelaje, pedido por Comisión Europea. (Min. Hacienda).

Y hay bastantes más aspectos de diversa índole, de los cuales mencionaré brevemente solo unos pocos, los de mayor importancia:

- Aunque la Ley de Seguridad Privada teóricamente permite contratar **seguridad privada antipiratería a bordo**, las normas de desarrollo lo hacen imposible en la práctica en buques mercantes en tránsito en la zona de Somalia y Golfo de Adén. Dado el recrudecimiento de la piratería en el Océano Índico, es urgente resolver este asunto, que depende del Ministerio del Interior.
- Aunque las empresas navieras se benefician de la bonificación del 90% en el Impuesto de Sociedades, desde hace un año los **pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades deben hacerlos sin tener en cuenta la bonificación**, lo que les exige importantes adelantos de tesorería con los consiguientes costes financieros. Esto es materia del Ministerio de Hacienda.
- En materia de seguros, la Ley de Navegación Marítima impone la posibilidad de **Acción Directa** por el perjudicado contra el asegurador en los seguros de **Protección e Indemnización**, lo que no ocurre en ningún otro país europeo, salvo en los casos en que así lo prevén los Convenios internacionales. Esto depende del Ministerio de Justicia.
- Y, finalmente, como también he apuntado, la Comisión Europea ha pedido que se **precise legalmente el alcance y control** de ayudas del registro especial, lo que depende del Ministerio de Hacienda.

En conjunto, son muchas materias que dependen, además, al menos de 6 ministerios: Fomento, Empleo, Hacienda, Interior, Asuntos Exteriores y Justicia.

La **Administración**, primera perjudicada por la no competitividad del REC

- El principal perjuicio es **reducir las oportunidades de empleo para los marinos españoles que necesita la Administración española** para:
 - La **Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas**, para cumplir los compromisos adquiridos por España en los Convenios Marítimos Internacionales, que incluyen la **inspección** de los buques extranjeros en los puertos españoles.
 - La **Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo**.
 - Los profesionales necesarios para prestar los **servicios portuarios de practica y remolque** en los puertos españoles.
- Entre estos tres apartados se ocupan unos **5.000 marinos** españoles que precisarán ser gradualmente relevados. Otros sectores del Clúster marítimo español.
- Para todos estos puestos es fundamental disponer no solamente de marinos titulados en las universidades, sino de **profesionales con suficiente experiencia de navegación, que solo se puede adquirir en buques mercantes**.

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

¿Cuáles son los perjuicios que se derivan de estos elementos que obstaculizan la competitividad de los buques españoles. Y quiénes son los principales perjudicados? Los armadores, al fin y al cabo, tienen la posibilidad de transferir sus buques a otros pabellones europeos y ya lo hacen cuando lo consideran necesario.

El principal perjuicio es **reducir las oportunidades de empleo para los marinos españoles que necesita la Administración española** para:

- La **Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas**, para cumplir los compromisos adquiridos por España en los Convenios Marítimos Internacionales, que incluyen la **inspección** de los buques españoles y de los extranjeros en los puertos españoles.
- La **Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo**.
- Los profesionales necesarios para prestar los **servicios portuarios de practica y remolque** en los puertos españoles.

Entre estos tres apartados se ocupan unos **5.000 marinos** españoles que precisarán ser gradualmente relevados.

Adicionalmente, **otros sectores del Clúster marítimo**, como astilleros de construcción, industria auxiliar, etc. también necesitan marinos con experiencia.

Para todos estos puestos es fundamental disponer no solamente de marinos titulados en las universidades, sino de **profesionales con suficiente experiencia de navegación, que solo se puede adquirir en buques mercantes**.

Propuestas de ANAVE

- Recuperar la **flota mercante de bandera española** y el empleo nacional en la misma debería ser un **objetivo de interés general y común para la administración, armadores y organizaciones sindicales**.
- Para ello es necesario **reforzar la competitividad del REC frente a otros registros europeos**.
- **Eliminando esos aspectos que nos diferencian de los convenios internacionales** y que son obstáculos que perjudican la competitividad.
- ANAVE propone avanzar a la vez en todos los aspectos señalados, **alineando las normas españolas a los convenios internacionales suscritos por España**.

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

Por tanto, desde ANAVE no podemos sino reiterar a la Administración las mismas propuestas que venimos formulando desde hace ya varios años.

Entendemos que **es posible recuperar la flota de bandera española y el empleo de marinos nacionales en la misma**. Para ello es necesario reforzar la competitividad relativa del REC frente a otros registros europeos.

Pensamos que éste debería ser un objetivo común para la Administración, armadores y organizaciones sindicales, e incluso las universidades, para que los alumnos egresados de las escuelas de náutica tengan buques suficientes para poder desarrollar sus prácticas.

La consecución de esa competitividad requiere principalmente **eliminar aquellos aspectos que nos diferencian de las normas internacionales y nos hacen ser menos competitivos**.

Proponemos avanzar **a la vez en todos frentes**: técnico, laboral y administrativo, en todos los aspectos que antes he señalado como factores que limitan la competitividad de nuestros buques.

Y, **deseablemente, con una norma única** que introduzca simultáneamente las reformas necesarias en todas estas áreas, para hacer así patente la voluntad política de contar con una flota mercante española competitiva.

Racionalizar la gestión del REC

- El REC fue creado en noviembre de 1992. Se cumplen **25 años de su creación**.
- Las **ventajas fiscales** del REC **no precisan modificación alguna en sus contenidos** (solo precisar su alcance y control, según ha pedido la Comisión Europea).
- Las medidas propuestas en los campos laboral, técnico y administrativo **no tendrían coste alguno para el Estado**.
- La revisión de las normas del REC podrían incluirse en una norma única con el objetivo de **racionalizar la gestión administrativa del mismo**.
- Se debería considerar la posibilidad de concentrar todas las competencias sobre el registro en un **único Ente autónomo o Agencia estatal**, cuya gestión pueda ser más flexible que la de la Administración y con mayor enfoque comercial (ej. Autoridades Portuarias).

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE

www.anave.es

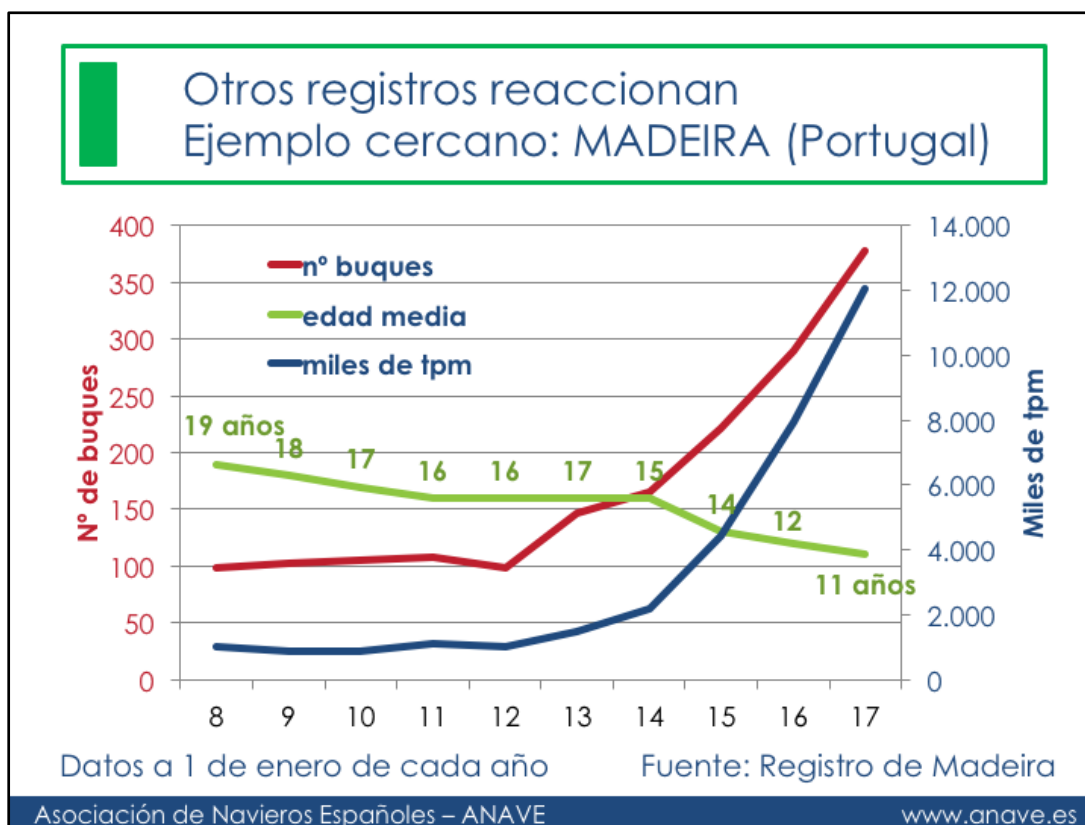
Todos los sistemas de calidad imponen **revisiones periódicas** del cumplimiento de los objetivos fijados e introducir, en caso necesario, cambios en la gestión. El registro canario fue creado en noviembre de 1992. Se cumplen **25 años de su creación**, lo que **justifica sobradamente una revisión en profundidad del mismo**, cuya competitividad, como hemos visto, está hoy día muy por debajo de otros registros europeos.

Las **ventajas fiscales** del REC **no precisan modificación alguna en sus contenidos** (solo precisar su alcance y control, según ha pedido la Comisión Europea). Las medidas necesarias para eliminar los obstáculos en los campos laboral, técnico y administrativo **no tendrían coste alguno para el Estado**.

Como ya se hiciese en el momento de la creación de los registros especiales, la revisión de las normas del REC sería muy positivo que se incluyese en **una norma única**.

Y, muy importante, se debería considerar la posibilidad de **concentrar todas las competencias administrativas sobre el registro especial canario en un único Ente autónomo o Agencia estatal**, cuya gestión pueda ser más flexible que la de la Administración propiamente dicha y con mayor enfoque comercial (ej. Autoridades Portuarias). Otros registros europeos se promocionan en los congresos marítimos internacionales, de la misma forma que lo hacen las autoridades portuarias españolas.

Algunos pueden pensar ¿qué interés puede tener España en disponer de un registro de buques al que acudan también armadores extranjeros? La respuesta es muy clara: cuantos más buques lleven la bandera española, mejor garantizados estarán los intereses comerciales marítimos españoles y mayores serán las oportunidades de empleo de marinos españoles. Además, con más buques en la flota será más fácil mantenerse en la Lista Blanca del MOU de París.



Finalmente, ¿es realista pensar que podemos, a estas alturas, cambiar la tendencia de la evolución de la flota mercante española?

La respuesta tiene que ser indudablemente positiva. Hay ejemplos muy próximos que nos indican que, cuando un registro toma las medidas necesarias, es perfectamente posible recuperar competitividad relativa frente a otros registros europeos, como Malta o Chipre, incluso en un periodo muy breve.

El mejor ejemplo es seguramente el de Madeira, registro bajo bandera portuguesa, cuya evolución en los últimos años vemos en este gráfico en toneladas y en número de buques.

Gracias a una revisión muy acertada de algunas de sus normas, han conseguido un aumento espectacular de su tonelaje, que se ha multiplicado casi por 5 en tan solo 3 años, al mismo tiempo que han rejuvenecido su flota, pasando de una edad media de 15 años en 2013 a tan sólo 11 en 2016.

Si existe voluntad política, no debería haber razones que impidan un crecimiento de la registro especial canario, sobre todo si las medidas necesarias no tienen en principio coste presupuestario. Confiamos en poder contar con el apoyo de las autoridades canarias para impulsar este proceso.

A continuación, D. Jesús Barbadillo les va a hablar sobre las reformas jurídicas que sería necesario introducir para aplicar las reformas que estamos proponiendo desde ANAVE.

Muchas gracias de nuevo al Gobierno de Canarias por organizar esta jornada y a todos ustedes por su atención .

JORNADA SOBRE EL REC Y EL PUERTO DE GRANADILLA
JESÚS BARBADILLO
SANTA CRUZ DE TENERIFE
30.11.17

75
1941-2016
GARRIGUES



Asociación Española
de Derecho Marítimo

PROPUESTAS INTERPRETATIVAS Y LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

75
1941-2016
GARRIGUES



Asociación Española
de Derecho Marítimo

PROPUESTAS INTERPRETATIVAS PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

1.- Cupo del 50% de extranjeros permitidos en los buques del REC

- Apartado 6 de la Disposición Adicional XVI del TRLPEMM

La dotación de los buques inscritos en el REC deberá reunir las siguientes características:

Nacionalidad: el capitán y el primer oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad de un Estado miembro de la UE o del EEE, salvo (...).

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la UE o del EEE al menos, en su 50 por ciento.

*No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la UE o del EEE, cuando medien razones de **viabilidad económica** del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Ministerio de Fomento podrá autorizar a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros de la UE o del EEE en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación, teniendo en cuenta las formalidades establecidas en la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.*



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS INTERPRETATIVAS PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- **Propuesta interpretativa 1. Cómputo del cupo legal del 50% de extranjeros:**

Aplicar el primer inciso del apartado 6 de la DA XVI del TRLPEMM (el posterior y vigente inciso del artículo 162 de la LNM se expresa en términos muy similares) para exigir la nacionalidad comunitaria no al 50% de la dotación completa del buque (como se ha interpretado hasta ahora), sino sólo al 50% de la dotación mínima de seguridad (en todo caso el Capitán y Primer Oficial seguirían siendo nacionales de la UE/EEE). Aun cuando la dotación completa de un buque y la dotación mínima de seguridad suelen ser conceptos relativamente equiparables en términos cuantitativos y cualitativos (los llamados supernumerarios son relativamente escasos), ello no siempre es así (por causas formativas, relevos, etc.), sobre todo en los buques de pasaje (*ferries* y cruceros) donde la diferencia suele ser realmente ostensible. La propuesta pretende posibilitar el empleo de un mayor número de marinos extranjeros con condiciones laborales y salariales no sujetas a la normativa española (como ocurre en todos los registros especiales) sin cambiar el cupo legal del 50% referido, lo cual tiene una gran importancia para la competitividad de las empresas navieras.

PROPUESTAS INTERPRETATIVAS PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- **Propuesta interpretativa 2. Ampliación del citado cupo del 50%:**
- Analizar caso a caso (aplicando el último inciso del apartado 6 de la DA XVI del TRLPEMM) la conveniencia de autorizar un porcentaje mayor de extranjeros (lo que hasta ahora se ha aplicado en pocas ocasiones), como prevé la misma norma (ej. tráficos internacionales o cuando un buque español vaya a operar establemente en tráficos de cabotaje nacional de un Estado que exija la contratación de ciertos porcentajes de marinos nacionales). Quizás una Instrucción de Servicio de la DGMM pudiera clarificar/objetivar la cuestión, aun cuando ello no se precisa necesariamente. La propuesta pretende ampliar el citado cupo legal del 50% aplicando más frecuentemente los supuestos legalmente existentes. Ello es también clave para la competitividad de las navieras.
- El REC se creó para posibilitar la competitividad de nuestras empresas navieras a través de medidas homologables a las de otros registros similares de la UE (Preámbulo 1.f de la LPEMM), por lo que todos sus incentivos se deben aplicar con tal espíritu y finalidad (artículo 3.1 del Código Civil). Principio in dubio pro REC. Antecedentes:

PROPUESTAS INTERPRETATIVAS PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- ¿Se aplican los incentivos fiscales (50% exención IRPF) y sociales (bonificación 90% cuota patronal a la SS) a todos los marinos enrolados en los buques del REC o sólo a los que realicen funciones técnico-náuticas? Ante las dudas planteadas por el concepto de tripulante (artículos 75 y 78 de la Ley del REFC) a la luz del artículo 648 del Código de Comercio entonces vigente (hoy derogado por la LNM), la DGT y el ISM interpretaron que los citados incentivos se aplicaban a todos los trabajadores enrolados en los buques del REC con independencia de las funciones que realizaran. Tal interpretación se sigue aplicando hoy día y es concordante con el concepto de gente de mar del MLC 2006.
- ¿Es compatible la bonificación del 90% en la cuota patronal a la SS con otras legalmente existentes (desempleo larga duración, etc.)? ¿Se aplica la citada bonificación a todas las partidas de la cuota (contingencias comunes, accidentes, FOGASA, horas extras, formación profesional, etc.) o solo a algunas de ellas? Ante las dudas planteadas, el ISM interpretó que eran compatibles (cumulativas) y que se aplicaban a todas las partidas de la cuota. Ambas interpretaciones se siguen aplicando hoy día.
- La posibilidad de emplear extranjeros en condiciones laborales no nacionales fue además el **primer incentivo del REC** que se creó (y el único que consta en el TRLPE), pues los incentivos fiscales constan en la posterior Ley del REFC.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS INTERPRETATIVAS PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

2.- Simplificación de los procedimientos administrativos

- Un funcionamiento lento y excesivamente burocratizado del REC le resta atractivo. Ello conlleva costes y tiempo a las empresas navieras. Otros Registros especiales (Malta sobre todo) nos llevan años de ventaja. Se propone:
 - **Admisión** de la firma electrónica y de los **certificados electrónicos de buques** expedidos por las sociedades de clasificación. DNV GL ha anunciado que va a emitir certificados electrónicos de clase y estatutarios con firma digital. A medio plazo sólo habrá certificados electrónicos que, además de ahorrar costes, son más rápidos (inmediatos), seguros (auténticos y difícilmente falsificables) y transparentes (pueden acceder fácilmente a toda la información del buque aseguradores, fletadores, puertos, capitanías, etc.). Que España apoye en la OMI la aceptación de certificados estatutarios electrónicos.
 - Unificación de criterios de aplicación de las normas por las Capitanías Marítimas. Conseguir una mayor agilidad administrativa e interconectividad entre el REC, la Administración Marítima (DGMM, Capitanías, Inspección, etc.), la Administración Portuaria (PE, APs), así como el Primer Registro y el de Bienes Muebles (RM); y



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS INTERPRETATIVAS PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- Generalización de la dispensa de traducción oficial de los documentos en inglés y otras formalidades, si bien ello ya se suele hacer en algunos casos.
- La nueva Ley 39/2015 PAC (artículos 14, 16, 36, 43 y concordantes) establece como regla general la comunicación electrónica y no en papel en toda la Administración del Estado. La LNM (artículo 66) impone la coordinación registral (REC/Primer Registro/Registro Bienes Muebles). No hay que cambiar ley alguna, pero sí dotar al REC de más y mejores medios humanos y materiales. Los actuales medios son muy insuficientes y no se puede hacer más. Otra cuestión distinta es la solicitud de supresión de la actual doble protección registral (REC/Registro Bienes Muebles) y la creación de una nueva estructura para el REC (ente público, agencia, etc.) que sí precisaría de cambios legales. Ver el Apartado 8 de las Propuestas legales.

PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

1.- Enrole de marinos extranjeros en los buques del REC

- Reforzar la seguridad jurídica del enrole de marinos no nacionales de la UE/EEE en los buques del REC, desligándolo de la aprobación trimestral del Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura. Modificación artículo 64 RD 557/2011 (Reglamento Ley Extranjería).
- **Art. 64 RD 557/2011:**

4. Sin perjuicio de lo previsto en el apartado anterior, no se tendrá en cuenta la situación nacional de empleo en los supuestos establecidos en el artículo 40 de la Ley Orgánica 4/2000 o por Convenio internacional.

*Igualmente, se autorizará a trabajar sin atender a la situación nacional de empleo a los nacionales de Estados con los que se hayan suscrito convenios internacionales a tal efecto, así como a los nacionales de Estados no pertenecientes a la UE ni al EEE enrolados en buques españoles en virtud de acuerdos internacionales de pesca marítima **o bien en buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras en Canarias**. En este caso, se concederá validez de autorización para trabajar **al duplicado de la notificación**.*



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- En los **tráficos de cabotaje**, es suficiente **reconocer la vigencia del artículo 20 de la Ley 55/1999 mediante instrucción de servicio** de la Dirección General de la Marina Mercante.
- Artículo 20 Ley 55/1999. **Personal extracomunitario enrolado en buques del REC:**

El enrole de personal extracomunitario en buques españoles inscritos en el REC que realicen exclusivamente navegaciones de cabotaje insular tendrá la consideración de permiso de trabajo siempre que se acredite, por parte de la empresa titular de la actividad, que la jornada de trabajo, descanso, tiempo de embarque, condiciones salariales y Seguridad Social son las exigidas legalmente para los trabajadores españoles. Dicha acreditación se realizará ante la autoridad competente para la expedición de los permisos de trabajo, sin perjuicio de la comprobación que a través del procedimiento de despacho de buques puedan ejercer las Capitanías Marítimas.

A los efectos de este artículo, se entenderá por cabotaje insular el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la península y los territorios no peninsulares, así como el de estos últimos entre sí, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 2.1.c) del Reglamento (CEE) 3577/92.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- Dar a los marinos no nacionales de la UE/EEE el mismo trato (**exención de visado**) para su enrole en buques del REC que para enrolarse en buques de pabellón extranjero en puertos españoles. Modificación artículo 7.2.e RD 557/2011 (Reglamento Extranjería).
- Reglamento Extranjería - RD 557/201 - Art. 7.2.e
2. Para estancias de hasta tres meses en un período de seis no necesitarán visado: (...)
*e) Los miembros de las tripulaciones de barcos de pasaje y comerciales **extranjeros**, cuando se hallen documentados con un documento de identidad de la gente del mar en vigor y sólo durante la escala del barco o cuando se encuentre en tránsito para embarcar hacia otro país”.*
- Esta propuesta consiste en la eliminación de la palabra “extranjeros” subrayada y en negrita en el párrafo anterior, con lo que se daría a los tripulantes que vayan a embarcar en un buque de pabellón español el **mismo que reciben los tripulantes que van a hacerlo en uno extranjero**, eximiéndoles de la obligación de visado, en las mismas condiciones



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

2.- Horas de trabajo y descanso en la mar

- Alinear la normativa española al MLC 2006 regulando el mínimo de horas de descanso en lugar del máximo de horas de trabajo. Modificación art 16 RD 1561/1995
- **Artículo 16: “Tiempo de trabajo en la mar” del RD 1561/1995** modificado por RD 285/202 sobre Jornadas Especiales de Trabajo

1. Los trabajadores no podrán realizar una jornada total diaria superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias, tanto si el buque se halla en puerto como en la mar, salvo en los siguientes supuestos:

En los casos de fuerza mayor en que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque o de las personas o la carga a bordo, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en alta mar.

Cuando se trate de proveer al buque de víveres, combustible o material lubricante ~~en casos de apremiante necesidad~~, de la ~~carga~~ o descarga ~~urgente por deterioro~~ de la mercancía transportada o de la atención debida por maniobras de entrada y salida a puerto, atraque, desatraque y fondeo.

Salvo en los supuestos de fuerza mayor a los que se refiere el párrafo a) anterior, en los que la jornada se podrá prolongar por el tiempo que resulte necesario, la jornada total resultante no podrá exceder en ningún caso de catorce horas por cada período de veinticuatro horas. ~~ni de setenta y dos horas por cada período de siete días.~~



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

2. Las horas de exceso que se realicen sobre la jornada ordinaria pactada conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se compensarán o abonarán según lo establecido en el apartado 1 del artículo 35.

- **Artículo 17 Descansos ~~entre jornadas~~**

1. Se considerará "tiempo de descanso en la mar" aquel en que el trabajador esté libre de todo servicio.

2. En la marina mercante, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

~~a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de ocho horas. Este descanso será de doce horas cuando el buque se halle en puerto, considerando como tal el tiempo en que el personal permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad, excepto en caso de necesidad de realización de operaciones de carga y descarga durante escalas de corta duración o de trabajos para la seguridad y mantenimiento del buque en que podrá reducirse a un mínimo, salvo fuerza mayor, de ocho horas.~~



Asociación Española
de Derecho Marítimo

75
1941-2016
GARRIGUES

PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

a) El número mínimo de horas de descanso no será inferior a 10 horas por cada periodo de 24 horas, ni a 77 horas por cada periodo de siete días.

b) Al organizarse los turnos de guardia en la mar, deberá tenerse presente que los mismos no podrán tener una duración superior a cuatro horas y que a cada guardia sucederá un descanso de ocho horas ininterrumpidas.

c) ~~En los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso.~~ Las horas de descanso podrán agruparse en un máximo de dos periodos, uno de los cuales deberá ser de, al menos, seis horas ininterrumpidas. En este supuesto, el intervalo entre dos periodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

Esta posibilidad no será ~~en ningún caso~~ de aplicación al personal sometido a guardias de mar, para el que se estará ~~siempre~~ a lo dispuesto en el párrafo b) anterior, salvo en los casos justificados de refuerzo de guardias en la mar o de fuerza mayor.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

3.- Agencias de *manning*

- Regular las agencias de empleo de marinos según prevé el MLC 2006, elaborando una norma *ad hoc* o bien modificando el RD 1796/2010 sobre Agencias de Colocación. Muchas de las obligaciones que el RD 1796/2010 impone a las agencias de colocación, no resultan lógicas para empresas cuya actividad, experiencia y valor añadido, pretende limitarse al sector marítimo, y además resultan muy gravosas y se traducen en importantes ineficiencias. A la inversa, algunos de los requisitos que establece el MLC 2006 van más allá de los incluidos en el RD 1796/2010, tanto respecto de la propia actividad de las agencias de contratación y colocación de marinos, como de las obligaciones que asumen los Estados Miembros a través de la respectiva Autoridad Competente.
- Por todo ello, en 2013, con motivo de la entrada en vigor del MLC 2006, mediante Oficio del Servicio Público de Empleo Estatal, se autorizó a que la DGMM, como Autoridad Competente del Convenio MLC 2006, determinase las condiciones y realizase la emisión de autorizaciones y certificaciones a los servicios privados de contratación y colocación de la gente de mar radicados en España. No obstante, desde un principio se trataba de una solución provisional que es necesario regularizar.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- A este fin, el MLC 2006, en su Norma A.1.4 – Contratación y colocación, establece:
 1. (...)
 2. *Cuando un Miembro tenga servicios privados de contratación y colocación de gente de mar en su territorio cuyo principal propósito sea la contratación y colocación de la gente de mar o que contrate y coloque a un número significativo de marinos, éstos sólo deberán operar en conformidad con un **sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación.***
- Se trataría de elaborar una normativa específica que establezca “un sistema normalizado de licencias o certificación u otra forma de reglamentación” para la regulación de este tipo de agencias especializadas, diferente a la ya existente para las agencias de colocación, y que, sobre la base de lo establecido en la citada Regla 1.4 del MLC 2006, sin necesidad de ser excesivamente prolija, aporte la necesaria seguridad jurídica y recoja las especificidades propias de este tipo de empresas.

PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

4.- Formación de los trabajadores

- Aplicar flexiblemente la Ley de Prevención de Riesgos Laborales (LPRL) a las **empresas navieras**, reconociendo como cumplidos aquellos requisitos ya previstos en Convenios Internacionales (Código ISM, Convenio STCW, MLC 2006, etc.), **evitando así duplicidades**.
- Ejemplo: el art. 19 de la LPRL establece en relación con la formación de los trabajadores:

2. ... La formación se podrá impartir por la empresa mediante medios propios o concertándola con servicios ajenos, y su coste no recaerá en ningún caso sobre los trabajadores.
- En aplicación de este artículo, la Inspección de trabajo considera que la formación de los marinos en protección de la seguridad y la salud y prevención de accidentes debe ser certificada, o bien por un servicio de prevención de riesgos autorizado, o **bien por personal de la propia empresa con la debida formación en estas materias**.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- En este contexto, para que la formación que se ofrece a bordo sobre la base de los procedimientos, políticas y sistemas de gestión desarrollados según el Código ISM, consideran que los oficiales o el personal de la empresa encargado de esta formación, hayan recibido a su vez una formación adecuada y que no debería ser inferior al programa de formación, para el desempeño de las funciones de nivel intermedio, conforme al contenido que se expone en el Anexo V del Real Decreto 39/1997 por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención (300 horas).
- Según ANAVE, ésta envió a la Inspección de Trabajo, el 14-07-2016, una comparación del contenido del citado programa (Anexo V del RD 39/1997), con la formación que reciben los oficiales de la marina mercante, sin que hasta la fecha haya recibido contestación oficial. Bastaría con que la Inspección de trabajo reconociera de forma genérica que la formación de los oficiales de marina mercante es suficiente para dar cumplimiento a los requisitos de la LPRL y poder impartir, a su vez, la formación requerida al resto de la tripulación.
- **Antecedente positivo: RMPE del ISM vale como reconocimiento médico de la LPRL**



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

5.- Otras mejoras laborales

- **Seguridad Social:** Plena cobertura de la SS española a los marinos no UE/EEE (enrolados en buques del REC) y dados de alta en la misma, incluso en situación de baja laboral en sus países de origen. Sería a través de la suscripción de convenios internacionales/acuerdos (preferentemente recíprocos) entre UE/España y los países de origen de los citados marinos. Alternativamente, se podría confirmar posibilidad de no dar de alta a dichos trabajadores en la SS española.
- **Contratación laboral:** Admitir genéricamente el trabajo a bordo de buques mercantes inscritos en el REC como uno de los supuestos válidos para la utilización del Contrato por Obra o Servicio Determinado. Se podría modificar el artículo 15 del ET o el apartado 7 de la DA XVI del TRLPEMM (antecedente: supresión del límite de las 80 horas extraordinarias por trabajador y año para los marinos del REC). Si se reducen las modalidades de contratación actualmente existentes, prever para los marinos del REC una modalidad específica de contratación por campañas en línea con la práctica internacional (contrato de embarque homologado por la ITF).



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

6.- Sociedades de Clasificación

- A diferencia de la mayoría de los registros especiales (Malta, Madeira, Chipre, etc.), **el REC no delega la facultad inspectora en las sociedades clasificación** reconocidas (salvo si los buques están en el extranjero y exclusivamente para determinadas actividades), sino que tal función la asume casi exclusivamente la inspección de buques española.
- A las sociedades de clasificación se les exige además **responsabilidad ilimitada** no solo por dolo o imprudencia grave (lo que sí parece razonable y está previsto además en la normativa UE al respecto), sino también y, a diferencia de la mayoría de los países de nuestro entorno, por simple negligencia, lo que nos aísla normativamente al igual que con la acción directa. Ello es quizás también motivado por la psicosis político-mediática post Prestige ya comentada.
- Todo ello implica costes y tiempo (doble inspección, buques inoperativos, etc.) para las empresas navieras, lo cual resta mucha competitividad al REC.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- Las sociedades de clasificación realizan inspecciones de buques cualquier día y hora a diferencia de la inspección de buques española que se limita a los días y horarios laborales ordinarios. A los buques del REC se les exige simultáneamente tener actualizados 2 tipos de certificados (los de clase emitidos por la sociedad de clasificación y los estatutarios de la inspección de buques) para acreditar básicamente lo mismo: su seguridad. Ambos certificados se exigen en la práctica , pues **un buque sin clase no podría comercialmente operar** (nadie lo fletaría, aseguraría, cargaría, etc.) y un buque sin los certificados estatutarios (en regla y actualizados) no lo podría hacer legalmente.
- Como quiera que los certificados de clase de las sociedades de clasificación los exige, en todo caso, el mercado y éstos acreditan básicamente lo mismo que los estatutarios, lo razonable es ir **ampliando progresivamente la delegación** en las citadas sociedades. También a las citadas sociedades se les debería exigir responsabilidad ilimitada por dolo o imprudencia grave (igual que hoy), pero sólo responsabilidad limitada en los casos de simple negligencia.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- Dado que Manuel Carlier ha comentado que el Ministerio de Fomento ha consultado recientemente a ANAVE un **Proyecto de Real Decreto** que, al parecer, **permite a las sociedades de clasificación reconocidas llevar a cabo inspecciones de buques en España en días festivos, fines de semana o fuera de los horarios laborales ordinarios**, no parece razonable proponer cambios normativos concretos en estos momentos. No obstante, siendo todo ello muy positivo y necesario no será suficiente a medio plazo, pues se debería seguir avanzando en la línea apuntada.
- **La delegación en las sociedades de clasificación no afecta a la seguridad.** Malta, Madeira y Chipre son Lista Blanca del MOU de París y el REC también lo es hoy, pero no siempre lo ha sido. Tampoco se pide nada que implique un nuevo coste para la Administración. Más bien es al contrario. La inspección de buques se podría ir centrando preferentemente en los buques que no pueden acceder legalmente al REC (pesqueros, deportivos y demás buques del Primer Registro).

PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

7.- Seguros de RC (P&I Clubs). Reconocimiento de la acción directa.

- **Artículo 465 de la LNM**

La obligación del asegurador (P&I Club) de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado (empresa naviera) ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigir el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo.

- **Derogar expresamente el artículo 465 de la LNM** a través de una modificación de la propia LNM o de otra norma con rango de Ley. Ello sería suficiente, pues la acción directa del tercer perjudicado en los casos de seguro obligatorio ya consta (y constaba antes de la LNM) en los convenios internacionales y normativa UE aplicables en España.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- El hecho de que el *P&I Club* no responda más allá de la suma asegurada (artículo 466 de la LNM) y pueda efectivamente oponer al tercer perjudicado reclamante (artículo 467 de la LNM) las limitaciones de responsabilidad por créditos marítimos o por deudas (la del porteador) que pudiera tener su asegurado (empresa naviera), aun siendo positivo, no cambia la derogación pedida.
- La medida no sólo se dirige a los buques del REC, sino a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, si bien en el REC está inscrita la práctica totalidad de la flota mercante de pabellón español.
- Ningún país de nuestro entorno reconoce legalmente la acción directa del tercer perjudicado contra los *P&I Clubs* salvo en los casos de seguro obligatorio por imperativos internacionales o de la UE (transporte de hidrocarburos, pasajeros y el uso de hidrocarburos como combustible de los buques). De hecho, antes de la LNM, España sólo reconocía la acción directa en los casos de seguro obligatorio.

PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- Los *P&I Clubs*, que están establecidos casi exclusivamente en el Reino Unido (sobre todo), Noruega y Dinamarca, aseguran la RC de la práctica totalidad de la flota mercante mundial (incluyendo obviamente la española y la no española que opera en España). La acción directa distorsiona el mercado español (coberturas de riesgos, costes, contribuciones, etc.), lo cual es especialmente sensible, pues los *P&I Clubs* no son aseguradoras al uso, sino una especie de mutualidad de seguros con socios o *members* (empresas mavieras) y no con asegurados, sin primas fijas (y con cuotas, derramas y exhornos) y sujetos a la *Pay to be paid Rule*.
- El reconocimiento expreso de la acción directa por la LNM fue quizás motivado por una especie de **psicosis político-mediática post Prestige**, al igual que la exigencia de responsabilidad ilimitada (no solo por dolo o imprudencia grave sino también por simple negligencia) a las sociedades de clasificación cuando actúan por delegación.

PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- Aun cuando la efectividad del reconocimiento de la acción directa está siendo, en la práctica, nula o casi nula, pues el Reino Unido muy difícilmente va a admitir la ejecución de una sentencia o laudo extranjero (incluyendo obviamente España) que reconozca el ejercicio de la citada acción, conviene derogar cuanto antes el citado reconocimiento y volver al régimen pre LNM.
- El **reconocimiento de la acción directa nos aísla** en el actual *shipping* internacionalizado, liberalizado y globalizado dónde las normas y prácticas observadas deben ser lo más homogéneas posible (sobre todo en nuestro entorno UE) para no perder negocio y prestigio internacional. España debe hacer justamente lo que hacen mayoritariamente los países de nuestro entorno y, si bien ello lo hace habitualmente, hay al menos las siguientes excepciones por corregir (aparte de la acción directa y la responsabilidad ilimitada de las sociedades de clasificación en todo caso):
 - Convenio de embargo preventivo de buques; y
 - Convenio Privilegios e Hipotecas Marítimas.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

8.- Otras propuestas misceláneas

- **Piratería y seguridad privada:** Permitir a las empresas armadoras españolas contratar servicios de seguridad privada a bordo de buques mercantes de transporte inscritos en el REC con empresas de seguridad inscritas en registros de otros Estados miembros de la UE, siempre que exista un representante legal de las mismas en España. Si bien los obstáculos aparecen en la Orden PRE 2914/2009, el Ministerio de Interior opina que sería necesario modificar la Ley 5/2014 de Seguridad privada. Una interpretación flexible del principio de libertad de establecimiento en la UE podría ser suficiente.
- **Pagos fraccionados IS y *Tonnage Tax*:** Autorizar que las empresas navieras con buques registrados en el REC calculen los pagos fraccionados del IS teniendo en cuenta la bonificación prevista en la Ley del REF de Canarias. En el caso del *Tonnage Tax*, permitir el cálculo de la base imponible según dicho régimen. Alternativamente, en ambos casos, eximir a las empresas navieras de dichos pagos fraccionados como ya se ha hecho en otros casos (RIC, beneficios ZEC, SICAV, etc.). Habría que modificar la DA 14ª de la LIS. No sería para pagar menos (se pagaría exactamente lo mismo), sino para evitar un muy cuantioso anticipo por parte de las empresas navieras y la posterior devolución de Hacienda.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



PROPUESTAS LEGALES PARA MEJORAR LA COMPETITIVIDAD DEL REC

- **Avaless para la instalación de sistemas de tratamiento de aguas de lastre:** Apoyo al cumplimiento por las navieras españolas de las normas medioambientales, ampliando el sistema de aval estatal a las inversiones por empresas navieras españolas a la instalación de sistemas de tratamiento de aguas de lastre en cumplimiento del Convenio BWM 2004. Este sistema de avales fue calificado por la Comisión Europea como "no constitutivo de ayuda de Estado". Sería a través de ampliación de su ámbito de aplicación en la LPGE para 2018.
- **Supresión de la doble protección registral (REC/Registro Mercantil):** Apenas tiene parangón en los países de nuestro entorno. Retrasa y burocratiza todo excesivamente. Modificación DA 16 TRLPEMM, LNM, DAMR y Reglamento RM.
- **Nueva estructura de gestión administrativa del REC:** Creación de un ente público, agencia o similar. Ejemplo Puertos del Estado. Promoción comercial -venta virtudes, no paraíso fiscal- huida Derecho Administrativo, etc. Modificación DA 16 TRLPEMM y LNM.
- **Exención/bonificación de la tasa administrativa para "buques repatriados":** Premiar a los buques controlados (como propietarios o arrendatarios a casco desnudo) por empresas navieras españolas (o de la UE/EEE inscritas en el REC) que vuelvan a España. Antecedente reciente DIS "buques de segunda mano". Modificación TRLPEMM.



Asociación Española
de Derecho Marítimo



RESUMEN Y CONCLUSIONES

MEDIDAS QUE NO REQUIEREN UNA MODIFICACIÓN DE RANGO DE LEY

- Cupo del 50% de extranjeros permitidos en los buques del REC (cómputo y ampliación). Apartado 6 Disposición Adicional XVI TRLPEMM.
- Simplificación de los procedimientos administrativos.
- Enrole de marinos extranjeros en los buques del REC:
 - Reforzar la seguridad jurídica, desligánlo del Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura. Art. 62 RD 557/2011, Reglamento Ley Extranjería.
 - Exención de visado a los marinos extranjeros que entren en territorio nacional para embarcarse en buques del REC. Art. 7.2.e 557/2011, Reglamento Ley Extranjería.
- Alinear la normativa española al Convenio sobre el Trabajo Marítimo OIT (MLC 2006)
 - Horas de trabajo y descanso en la mar. Modificación RD 1561/1995.
 - Regular las agencias de empleo de marinos (*manning*) según prevé el MLC 2006.
 - Formación de los trabajadores: Aplicación flexible Ley Prevención Riesgos Laborales
- Coberturas de Seg. Social a marinos no comunitarios (plena cobertura o confirmar posibilidad de no darlos de alta en la Seg. Social española).
- Sociedades de Clasificación. Mayor delegación y limitación de responsabilidad.

RESUMEN Y CONCLUSIONES

MEDIDAS QUE SÍ REQUIEREN UNA MODIFICACIÓN DE RANGO DE LEY

- Seguros de RC (*P&I Clubs*). Reconocimiento de la acción directa. Artículo 465 LNM.
- Permitir a las empresas armadoras contratar servicios de seguridad privada a bordo de buques del REC con empresas de seguridad registradas en otros Estados UE como protección frente a ataques piratas. Modificación Ley 5/2014, de Seguridad Privada)
- Pagos fraccionados del Impuesto de Sociedades. Permitir a las empresas navieras calcularlos aplicando previamente las bonificaciones del REC o el régimen por tonelaje. Modificación DA decimocuarta Ley 27/2014.
- Avaes del Estado a las empresas navieras. Ampliar a la instalación de sistemas de tratamiento de aguas de lastre (Convenio BWM 2004). Ley de Presupuestos para 2018.
- Supresión de la doble protección registral (REC/Registro Mercantil). Modificación DA 16 TRLPEMM y LNM.
- Modalidad de contratación laboral por tiempo determinado específica para los buques del REC. Alternativamente, admitir el uso del Contrato por Obra o Servicio Determinado. Modificación art. 15 RDL 1/1995, Estatuto de los Trabajadores.
- Nueva estructura administrativa del Registro. Ente Autónomo.
- Exención/bonificación de la tasa administrativa para “buques repatriados”.



www.garrigues.com



Asociación Española
de Derecho Marítimo