

# Tribuna Profesional

## Discursos pronunciados con ocasión de la Asamblea General de ANAVE 2006



A continuación recogemos los discursos del Presidente de ANAVE, Juan Riva, la Subsecretaria de Justicia, Ana María de Miguel Langa, y el Secretario General de Transportes, Fernando Palao, en el orden en que fueron pronunciados en el acto de clausura de la Asamblea General Ordinaria de ANAVE, que tuvo lugar el 28 de junio de 2006 en el Palacio Zurbano de Madrid.

### Palabras de Juan Riva – Presidente de ANAVE

**E**xcelentísimas e Ilustrísimas Autoridades, invitados de los diferentes sectores marítimos, representantes de organizaciones sindicales y de empresas navieras, señoras y señores. Muchas gracias por su asistencia a este acto público de clausura de la Asamblea General de nuestra Asociación en este incomparable marco del Palacio de Zurbano que, un año, más, nos cede el Ministerio de Fomento para este acto, al que expresamos por ello nuestro más sincero agradecimiento.

Culmina hoy el mandato estatutario de los actuales órganos de gobierno de ANAVE. Mi candidatura a la reelección ha recibido pleno respaldo para un nuevo mandato de tres años y quiero expresar mi más sincero agradecimiento a las empresas navieras por su confianza y apoyo.

Hoy se cumple una etapa y comienza un nuevo periodo. Respecto de lo realizado, quisiera resaltar algunos aspectos en los que hemos puesto una máxima atención:

- Las relaciones con la Administración, que han sido excelentes en todo momento, tanto con los responsables directos del Ministerio de Fomento como con otros departamentos, entre los que quiero resaltar muy especialmente los de Trabajo y Justicia, siempre desde una posición de plena independencia, y no limitándonos a criticar las iniciativas, sino ofreciendo en todos los casos soluciones constructivas.
- La comunicación. Hemos hecho en este periodo un esfuerzo especial por comunicar a la Administración, a nuestros parlamentarios y a la sociedad en general, una imagen positiva del transporte marítimo, acorde con la realidad de la gran importancia económica que este sector tiene para nuestro país. Quiero dar públicamente las gracias a los medios aquí presentes y sobre todo a los especializados en transporte, que se han hecho eco regularmente de nuestras posiciones y comunicados y, de este modo, colaborado de forma fundamental con ANAVE y estos objetivos.
- Hemos reforzado la representatividad de ANAVE, que ahora agrupa a casi todas las empresas del sector. En estos 3 años el tonelaje adscrito a la asociación ha aumentado casi un 20%. Y hemos puesto gran énfasis en conseguir acuerdos por consenso entre las empresas asociadas, a las que quiero agradecer la flexibilidad que en algunos casos han debido mostrar para hacerlo posible.
- Y, adicionalmente, hemos potenciado las actividades de formación continua, en campos como el Código ISPS o el llamado Plan Lista Blanca, en colaboración con la DGMM. Tenemos planes en este campo de establecer lazos estables de cooperación con la Universidad.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

Lloyd's Register  
LIFE MATTERS

La vida es el valor más importante. Nosotros lo vigilamos de cerca, por eso nuestro compromiso es que su seguridad importa

www.lr.org

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group, Lloyd's Register is an equality diversity and inclusion company since 1993

Para el próximo periodo seguiremos profundizando en estas mismas líneas y nos planteamos, como nuevos objetivos específicos:

- Dada la globalización del sector marítimo, reforzar la presencia de ANAVE en las organizaciones empresariales europeas e internacionales.
- Y pretendemos conseguir que se reconozca que las empresas navieras no se limitan hoy día a operar buques, sino que en muchos casos desempeñan un papel de liderazgo en el diseño y operación de cadenas logísticas multimodales.

Señoras y señores: como todos ustedes saben, los años 2003 y 2004 fueron excepcionalmente positivos para el comercio marítimo mundial y el mercado de fletes. No es en absoluto exagerado calificarlos de históricos.

El pasado 2005, aunque en un tono menor, ha mantenido niveles positivos de fletes y un notable aumento de la demanda de transporte. Las perspectivas a medio plazo serían en general positivas, si no fuese porque a principios de este año, la cartera de pedidos de los astilleros estaba en máximos históricos absolutos y, a medida que esa ingente flota vaya entrando en servicio, en algunos segmentos del mercado irá aumentando el exceso de oferta de transporte y deprimiendo los fletes.

Con el telón de fondo de esta coyuntura del mercado global, quiero recordarles que hace un año trasladábamos desde esta misma tribuna a la Administración la necesidad de coordinar el gran número de iniciativas normativas en marcha, de las cuales tres tenían de rango de ley la modificación de la Ley de puertos, el anteproyecto de Ley General de la Navegación y la ley de adaptación del Registro Canario y el Impuesto por Tonelaje a las nuevas Directrices comunitarias sobre ayudas al transporte marítimo.

Y, además, estaba en marcha la regulación de otras materias como Líneas de cabotaje de interés público, los Avaes Estatales a la inversión en buques, las Autopistas del Mar y finalmente, aunque no exclusivo de nuestro sector, el entonces recientemente presentado Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT).

De todos ellos, sólo la ley de adaptación a las directrices comunitarias se ha convertido en una realidad. Y, por cierto, de forma aceptable para las empresas navieras. Pero los demás proyectos siguen en trámite, lo que mantiene no poca inseguridad jurídica.

La Ley de Puertos se encuentra, como ustedes saben, paralizada en el Parlamento. Desde ANAVE hemos insistido en que se trata de una materia de máxima importancia, no sólo para el sector marítimo, sino también para la competitividad de la economía española y que, además, requiere inversiones cuantiosas y a largo plazo. Por ello, hemos pedido que se haga un máximo esfuerzo de consenso entre los principales partidos políticos para conseguir una estabilidad legal, evitando que pongamos una nueva Ley en el Parlamento como media cada 4 años, porque así resultará muy difícil para la iniciativa privada comprometer las necesarias inversiones.

Además, debería ser una ley que promoviese la eficiencia económica en todos los servicios portuarios, entre otras cosas, para obtener el máximo rendimiento de las costosas inversiones en infraestructuras. La existencia de competencia es esencial para asegurar esta eficiencia. No

*J. Riva: "Las relaciones con la Administración han sido excelentes en todo momento, desde una posición de plena independencia, y no limitándonos a criticar las iniciativas, sino ofreciendo en todos los casos soluciones constructivas."*

pedimos ninguna clase de ruptura, sino que se establezca un objetivo de liberalización a medio plazo y que no se den pasos hacia atrás. Y, además, que no se dé el mensaje político de que la mejor forma de conseguir los objetivos empresariales o sindicales es mediante la presión o la manifestación violenta. No podría darse un mensaje más negativo ni peligroso.

Junto con estos dos principios básicos, ANAVE ha propuesto también enmiendas para evitar subidas abusivas de las tasas portuarias sobre los usuarios cautivos. No obstante, la percepción que tenemos es que la política general retrasa la materialización de acuerdos o avances que resultan del trabajo de nuestra Administración más inmediata.

Pasando al proyecto de Ley General de la Navegación, hace un año no les ocultaba que había despertado grandes recelos en las empresas navieras. Recuerdo que el Secretario General Transportes nos dijo que "el miedo al cambio sólo conduce al fracaso" y nos animó "a colaborar con el gobierno para poner rumbo hacia el progreso". Pues bien, así lo hicimos. Ofrecimos nuestra crítica constructiva, nuestras soluciones alternativas y quiero reconocer ante ustedes, públicamente, que los ministerios de Justicia y de Fomento han sido muy receptivos a las mismas. También quiero decir, y créanme que lo hago en honor a la verdad, que nos hemos esforzado por que nuestras propuestas fuesen prudentes y razonables, tanto que fueron ganando mucho respaldo en lo que se suele llamar la "doctrina jurídica".

El resultado es que, por lo que conocemos del texto actual, cumpliría los objetivos de modernizar en casi todos sus aspectos el marco jurídico de la actividad marítima; no debería generar inseguridad jurídica, al conseguirse un buen engarce con la normativa internacional y española existente; y recogería básicamente la práctica actual del sector, preservando íntegra-



mente instrumentos específicos como el Registro de Canarias, la fiscalidad por tonelaje, los incentivos a la inversión, etc.

Aunque unas partes nos gustan más que otras, el resultado es más que aceptable para ANAVE y creo que podemos tener Ley de Navegación, no sé si para otros 120 años, pero sí para rato.

Y mientras, andábamos trabajando en estos dos proyectos de Ley de tanta importancia, ¿que ha pasado con la flota española? Algunos países europeos, como Alemania, Reino Unido, Francia, Dinamarca e Italia, han sabido aprovechar la excepcional coyuntura del mercado de fletes para aumentar de forma muy significativa sus flo-

*J. Riva: “El objetivo fundamental de la regulación debe ser establecer unas condiciones competitivas de explotación de nuestras empresas y de los buques españoles, en la seguridad de que, de este modo, se asegurará su crecimiento y el del empleo de los marinos nacionales.”*

tas. En esta situación, no deja de ser paradójico que, en 2005, un año en que el comercio marítimo español aumentó más de un 8%, y tras 10 años consecutivos de crecimiento, la flota de pabellón español redujese su tonelaje un 3%. En la primera mitad de 2006, la flota española ha continuado estancada, mientras la flota operada por navieras españolas bajo pabellones extranjeros ha aumentado su tonelaje en un 14%.

¿Cuáles son las causas de este contraste? ¿Qué ha ocurrido para que España haya sido diferente? Vaya por delante que la obligación de las empresas es generar resultados positivos y que si para ello antes tendían a utilizar preferentemente el pabellón español y en los dos últimos años no ha sido así, deben haber tenido sus razones.

A mi entender, lo que ha ocurrido ha sido provocado simple y llanamente por una percepción errónea de las prioridades. Debemos recordar que todos los mercados de nuestras empresas navieras están abiertos a la competencia europea o internacional. Por ello, a nuestro entender, el objetivo fundamental de la regulación, aparte, por supuesto, de velar por el cumplimiento de las normas de seguridad, debería ser establecer unas condiciones competitivas de explotación de nuestras empresas y de los buques españoles, con la certeza de que sólo de este modo se asegurará su crecimiento y el del

empleo. Y que dichas bases se establezcan de forma estable para hacer posible el desarrollo de las cuantiosas inversiones que requiere nuestro sector.

Durante 10 años, gracias a unas condiciones competitivas de explotación, la flota española del registro de Canarias, fue aumentando y, con ella, el empleo y la capacidad de generación de recursos para nuevas inversiones y la calidad de los servicios a nuestros clientes. Sin embargo, tan pronto han surgido dudas sobre la competitividad actual o futura del registro canario, las empresas han optado por utilizar preferentemente pabellones extranjeros, en la medida que sus tráficos lo permiten.

Por tanto, la competitividad y la estabilidad del marco son fundamentales y hoy día, eso significa, necesariamente, que en los buques españoles se deben poder emplear cierto porcentaje de marinos no comunitarios. Si ello no es posible, en muchos tráficos las empresas no tendrán otra alternativa que abanderar sus buques en el extranjero, lo que destruye empleo nacional. No obstante, en este campo, me alegra mucho poder darles como primicia una novedad muy positiva: hace sólo un par de días, la Comisión Tripartita Laboral ha ratificado el acuerdo que en esta materia ANAVE suscribió con UGT y CC.OO. y que permite desbloquear el enrole de extranjeros. Además, y muy importante, se van a estudiar las vías posibles para agilizar todo posible la tramitación administrativa. Vaya nuestro agradecimiento a las autoridades de Trabajo y de Fomento, aquí presentes, por el interés y colaboración que en todo momento nos han brindado en este asunto.

Esto debería servir de ejemplo a aplicar en otros campos, porque la verdad es que en España, en el último decenio, hemos sido capaces de dotarnos de instrumentos legales muy avanzados, en línea con los de nuestros vecinos europeos, pero luego hemos encontrado casi siempre grandes obstáculos en su aplicación eficaz en la práctica. Además de este problema de la normativa laboral, que ahora está en vías de solución, podríamos referirnos al sistema de fiscalidad por tonelaje o a los Avaes Estatales a la inversión en buques, que hace 5 años que no se han empleado. El resultado es que, mientras algunos de nuestros vecinos (¡y competidores!) europeos aprovechan la buena coyuntura del mercado internacional y toman posiciones de ventaja, aquí tendemos a dar pasos aislados, sin haber definido antes un rumbo claro, lo que no conduce a ninguna parte.

Porque, como el senador norteamericano, Walter Atkinson, dijo una vez: *“La mayoría de los fracasos provienen de no haber concebido una idea clara de lo que se quiere conseguir”*.

Al hilo de esto, permítanme recordarles que, el pasado día 7 de junio, el comisario europeo de Asuntos Marítimos, Joe Borg, ha presentado un Libro Verde titulado *“Hacia una futura Política Marítima de la Unión: Una visión europea para los océanos y los mares”*, cuyo objetivo es abrir un amplio debate sobre cómo debería ser la política marítima de la UE para potenciar las sinergias existentes entre los diferentes subsectores. Por cierto, que esta comunica-





ción reconoce y pondera públicamente la enorme importancia conjunta de los sectores marítimos para la UE en términos económicos, sociales y medioambientales.

Es evidente que España tendrá que establecer “su posición” sobre las numerosas preguntas para debate que plantea el Libro Verde europeo. Pero, más que limitarnos a un mero ejercicio reactivo a esta iniciativa de la Unión, éste sería un buen momento para realizar en España un ejercicio parecido a nivel nacional que analice el conjunto de nuestros sectores marítimos.

En todo caso, no está de más que la UE revise su política marítima, porque en el último año ha producido varios ejemplos de novedades normativas negativas para el sector naviero y el transporte marítimo, que para no extenderme demasiado sólo mencionaré muy brevemente:

- Una Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos, que va mucho más allá de las exigencias de la OMI y que deteriora la competitividad del Short Sea Shipping frente a la carretera.
- Otra sobre sanciones penales por las descargas contaminantes de los buques incluso debidas a incidentes genuinamente fortuitos.
- Y, como ustedes saben, el Parlamento Europeo ha rechazado la segunda propuesta de Directiva sobre acceso al mercado de los servicios portuarios.

Y eso no es todo: a finales del pasado año, la Comisión presentó el llamado paquete Erika III que, junto con otras propuestas sobre Seguridad Marítima que tienen el apoyo de las navieras, incluye dos propuestas sobre responsabilidades y su aseguramiento que preocupan al sector naviero por apartarse de nuevo del marco aplicable en el ámbito mundial. Debemos pedir, uniéndonos a las voces de todas las asociaciones navieras internacionales, que en todas estas materias la UE lleve a la OMI las propuestas de revisión a los Convenios internacionales que considere necesarias y, eso sí, establezca en Europa los mecanismos más eficaces para controlar su debido cumplimiento por parte de todos los buques, sea cual sea su bandera. Otra forma de proceder sólo perjudicará a las empresas europeas, sin solucionar ningún problema en absoluto.

Los buques subestandar, que incumplen las normas, no sólo son un peligro para la seguridad y el medio ambiente, sino también una competencia desleal que

debe erradicarse. Por eso, puedo asegurarles que las navieras españolas somos las primeras en cumplir las normas de seguridad, de protección, medioambientales, laborales, etc. y las primeras en pedir que se refuercen los mecanismos de control. Pero siempre sobre la base de normas acordadas internacionalmente.

*J. Riva: “Los buques subestandar, que incumplen las normas, no sólo son un peligro para la seguridad y el medio ambiente, sino también una competencia desleal que debe erradicarse. Las navieras españolas somos las primeras en cumplirlas y en pedir que se refuercen los mecanismos de control.”*

Buena prueba de este compromiso de nuestras empresas con la seguridad es que el pabellón español figura, desde el 1 de enero de este año, en la Lista Blanca del Memorándum de París sobre Control por el Estado del Puerto, la lista de las banderas más seguras del mundo. Las protagonistas de este éxito han sido las navieras españolas, por una parte, y la DGMM, que ha llevado a cabo un seguimiento muy próximo de los buques que operan en tráficos internacionales.

Es esencial mantener el esfuerzo y una atención permanente de las empresas para conseguir el mantenimiento en esta Lista Blanca. Para ello, ANAVE está desarrollando actuaciones de formación entre las empresas, que han sido promovidas por la DGMM. Éste es sólo un ejemplo más de los resultados positivos de la cooperación entre ANAVE y la Administración, que en este ejercicio ha producido excelentes resultados en varios campos, como he explicado.

Señores Secretarios Generales, amigos todos. Permítan-



me, para terminar, recordar la inteligente frase de Albert Einstein: “*Todos somos muy ignorantes, lo que ocurre es que no todos ignoramos las mismas cosas*”. Creemos que la aportación de la experiencia de nuestras empresas puede ser de utilidad y por ello en el futuro, seguiremos ofreciéndonos a profundizar junto con la Administración en terrenos, como la Ley de Puertos, el Libro Verde, etc. seguros de que así seguiremos contribuyendo a crear riqueza y empleo en nuestro sector.

Muchas gracias por su atención.

### Palabras de Ana María de Miguel Langa – Subsecretaria de Justicia

Buenos días. En primer lugar, quiero expresarles mi agradecimiento por la invitación a la Clausura de este acto, en el cual posiblemente en muy pocas ocasiones ha estado presente el Ministerio de Justicia. Una presencia que hoy se justifica por la elaboración, en estrecha colaboración con el Ministerio de Fomento, del Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima.

*A. de Miguel: “ANAVE ha jugado un papel muy relevante en el proceso de consulta sobre el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, lo cual hay que decir que se debe no tanto a su importancia económica, que la tiene lógicamente, como a la sensatez de sus propuestas.”*

Este Anteproyecto parte de la respuesta del Ministerio de Justicia a la demanda del sector marítimo español de actualización de nuestro Derecho marítimo, que se tradujo por la creación en el seno de la Comisión General de Codificación de una Sección Especial, cuya propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima ha servido de base fundamental para el texto que ahora se tramita.

El sistema normativo de derecho marítimo español tiene aún en la actualidad como norma principal al Código de Comercio de 1885. Un verdadero monumento jurídico, venerable (de 120 años de vida) que, a pesar del tiempo transcurrido, ha permanecido prácticamente inalterado, pues sólo ha sido completado mediante algunas leyes especiales.

No me resisto a recordar alguna de estas disposiciones, que con entrañable prosa describen una situación propia de la mejor literatura de aventuras de Salgari o Julio Verne.

Así, el art. 622 Código de Comercio señala que: “*Si estando*

*en viaje llegare a noticia del Capitán que habían aparecido corsarios o buques de guerra contra su pabellón, estará obligado a arribar al puerto neutral más inmediato, dar cuenta a su naviero o cargadores y esperar la ocasión de navegar en conserva, o a que pase el peligro, o a recibir órdenes terminantes del naviero o de los cargadores.”*

El Anteproyecto que el próximo mes de julio irá al Consejo de Ministros es el resultado de un intenso proceso de consulta a los sectores afectados, entre los que ANAVE ha jugado un papel muy relevante, lo cual hay que decir que se debe no tanto a su importancia económica, que la tiene lógicamente, como a la sensatez de sus propuestas.

Ha sido ANAVE la primera que puso de manifiesto la necesidad de que los Convenios Internacionales se articularan correctamente en la futura Ley.

Esta es una cuestión importante que merece unas breves consideraciones. Parece claro que la dimensión internacional del tráfico marítimo requiere una solución clara en la futura Ley, que debe resolverse mediante la búsqueda de la uniformidad y la unificación del Derecho marítimo, como única vía para superar las diferencias y las contradicciones de la pluralidad de legislaciones nacionales.

De aquí se desprenden dos propósitos de la futura regulación, que son, en primer lugar, dotar a nuestro ordenamiento jurídico de la necesaria homogeneidad con el Derecho Marítimo Internacional adoptado con generalidad por los países marítimos de la UE y OCDE, como exige un tráfico caracterizado por su transnacionalidad. Y, en segundo lugar, proporcionar seguridad jurídica, que a vez permita una interpretación unívoca de esas normas por los tribunales, como consecuencia de un engarce perfecto de las normas españolas, europeas y los Convenios internacionales hoy vigentes, tanto de Derecho Público como Privado.

Con esta vocación de uniformidad del Derecho marítimo se explica la intención de la futura Ley de acabar con la criticada dualidad de regulaciones existente en muchos ámbitos de esta materia, en los que por una parte España ha ratificado distintos Convenios internacionales y por otro contamos con una legislación propia no coincidente con la de esos Convenios. Para superar esa multiplicidad de reglas, fuente inagotable de contradicciones, se parte del respeto a los Convenios vigentes, cuyo contenido tiende a no ser reiterado en la Ley, salvo casos puntuales por razones de claridad, mientras que la Ley sí se ocupa de llenar los espacios que los Tratados internacionales dejan a los Estados.

Por otra parte el Anteproyecto que se tramita pretende coordinarse con otra norma básica del sector marítimo como es la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992. Una articulación que pasa por la coherencia entre ambas normas, sus regulaciones y sus conceptos. Y entre estos se encuentra el de naviero, que a pesar de la propuesta inicial de la Sección especial para la reforma del derecho marítimo, daba un concepto distinto al de la citada Ley de 1992, la nueva regulación respetará dicho concepto y acuñará junto a este el de armador.

De acuerdo con el artículo 9 de dicha Ley, se entiende por empresario o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aún cuando ello no constituya su actividad principal, bajo alguna modalidad admitida por los usos internacionales.

Se trata de un concepto amplio y general equivalente a comerciante o empresario marítimo o empresa marítima.

El mantenimiento del concepto de naviero ha sido una demanda de los navieros españoles ante el Anteproyecto, puesto que esta amplia definición constituye la base de una serie de medidas de apoyo estatal al transporte marítimo, como son:

- 1) Las bonificaciones fiscales y en seguridad social a través del Registro Especial de Canarias (cuyo régimen no queda afectado por el Anteproyecto), que se conceden a todas las empresas que explotan económicamente un buque, que actualmente pueden aplicarlo los arrendatarios o fletadores de buques
- 2) El régimen del Impuesto de Sociedades en función del Tonelaje, y
- 3) Los avales estatales a la inversión en buques, que pueden concederse a un nudo propietario, que no explota directamente un buque.

Para que este régimen se mantenga, el Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima introduce la figura del armador, (que sustituye a lo que la Propuesta de la Comisión General de Codificación llamaba naviero), como sujeto que tiene la posesión del buque o embarcación y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

El armador es la persona que asume la "gestión náutica" del buque, es decir: su mantenimiento en condiciones de navegabilidad y la contratación de su Capitán y resto de dotación. Y ello con el fin de atribuirle las responsabilidades legales que pudieran corresponderle y, en particular, hacerle responsable de los actos u omisiones del Capitán y la dotación que él mismo ha contratado.

No vamos ahora a comentar más de un texto que en estos momentos cuenta con 9 títulos, 561 artículos, siete disposiciones adicionales, una transitoria única una derogatoria y 4 finales.

Tan sólo expresar que el objetivo de la futura Ley de ser una norma pragmática, reflejo de la realidad práctica actual del transporte marítimo y que tenga en cuenta las consecuencias económicas y de todo orden que puedan derivarse de las modificaciones introducidas. Una Ley que quiere modernizar nuestro Derecho marítimo y dar a España una norma con la calidad que exige un país moderno y, al mismo tiempo, el que demanda nuestra tradición marítima.

Sólo me resta ahora desear que este texto inicie su singladura, que estoy segura que lo hará, y que su capitán procure que "navegue en conserva" hasta su feliz arribada al puerto del B.O.E.

Muchas gracias por su atención.

## Palabras de Fernando Palao – Secretario General de Transportes

Sr. Presidente de ANAVE, querida Subsecretaria de Justicia, autoridades, amigas y amigos: No quería, como ha dicho el Presidente de ANAVE, dejar de venir a esta Asamblea anual, que me parece que es un punto de referencia y de reunión.

Mis primeras palabras son para felicitar al Presidente por su reelección y desearle los mejores éxitos en su nuevo mandato, en el que, desde luego, va a seguir contando con el apoyo del Ministerio de Fomento y, en particular, con el de los centros directivos de los departamentos más directamente vinculados a la gestión

Hemos ido en estos dos años más allá de los que son las propias competencias e incluso del posicionamiento de las propias organizaciones empresariales, de lo que supongo que ANAVE no tiene duda alguna. Cosa diferente es que, a veces, circunstancias de diversa índole no hayan propiciado los resultados que muchos desearíamos. Entre ellos quizá sea destacable la planteada por la presión de la inmigración, que sin duda ha influido en varios de los aspectos legislativos relevantes para las empresas navieras, en los que hemos defendido y seguimos defendiendo posiciones al límite de lo posible y siempre en la línea de equilibrar seguridad, competitividad y respeto al marco general establecido.

*F. Palao: "El nuevo Plan de Salvamento 2006-2009 supone multiplicar por 7 el presupuesto del plan precedente."*

Pero, si nuestro apoyo es incuestionable, incuestionable resulta también nuestro compromiso con la seguridad marítima, la prevención y lucha contra la contaminación, compromiso explícito en nuestro esfuerzo inversor, esbozado en el PEIT y puesto de manifiesto entre otras actuales en el nuevo Plan de Salvamento 2006-2009, que supone multiplicar por 7 el presupuesto del plan precedente y que viene a suponer un auténtico salto de gigante en los recursos puestos a disposición de la comunidad.

En este mismo sentido, estamos trabajando en un proyecto avanzado de sistema nacional de respuesta y en la revisión del vigente plan de contingencias. También, dentro del marco de PEIT, en lo relativo a las Autopistas del Mar, estamos trabajando para dotar económicamente un acuerdo firmado en Barcelona, entre las Administraciones de España y Francia, en el que se considera marco de ayudas financieras para el desarrollo de las autopistas marítimas de la fachada Atlántico-Mancha-Mar del norte, procedentes de los fondos europeos destinados



al efecto (programa Marco Polo y redes transeuropeas de transporte) y de ayudas públicas nacionales, asumidas por el programa financiero para la puesta en marcha de las autopistas del mar sobre la fachada atlántica de la Agencia de Financiación de las Infraestructuras del Transporte de Francia, en el caso de la legislación de Francia, y por el que se establezca oportunamente en España.

Las propuestas que presentarán conjuntamente ambos Estados a la Comisión Europea, serán las resultantes de la licitación pública que se efectuará en su momento, con arreglo a las normas de derecho comunitario y respeto a los principios de equidad y transparencia, y que se prevé llevar a cabo en el segundo semestre de este presente ejercicio 2006.

Tampoco se puede mantener sombra de duda alguna sobre el esfuerzo inspector de la Administración marítima y la extraordinaria colaboración con ANAVE, que ha fructificado ya en que nuestra flota se encuentre hoy en la Lista Blanca del Memorando de París, junto a las de mayor calidad y prestigio del mundo, en la que espero podamos permanecer en los años venideros, con lo que

*F. Palao: “Estamos trabajando para dotar económicamente un acuerdo entre España y Francia sobre las autopistas marítimas de la fachada Atlántico-Mancha-Mar del norte. Las propuestas que presentarán conjuntamente ambos Estados a la Comisión Europea serán las resultantes de la licitación pública que se prevé llevar a cabo en el segundo semestre de 2006.”*

ello significa de atractivo y de distintivo de calidad para nuestro pabellón. En este mismo sentido, de incremento del esfuerzo inspector, señalaré que a finales de 2007 habremos duplicado el número de inspectores que había en 2004. Ello es paso necesario para la modernización y reforma de la administración marítima, ya que tenemos que proporcionar una respuesta más eficiente y homogénea a las necesidades del sector en la seguridad marítima.

Lo ha dicho Ud. querido Presidente, no ha faltado el apoyo en la adaptación de las directrices en el tonnage tax y bien sabe que no ha sido nada fácil. Respecto a las líneas de cabotaje de interés público, decirles que hace ya muchos meses presentamos ya a informe en Bruselas, por segunda vez en un año, el proyecto de Real Decreto. Espero que en los próximos meses podamos ver el final de este contencioso, que dura ya casi nueve años.



Al respecto de la evolución de la flota, diferenciada por el incremento significativo de la flota controlada por otros pabellones, lamento el ligero descenso en el nuestro. Confluyen aquí, sin duda, diferentes circunstancias y habría que hacer un análisis a fondo de las mismas. Existen elementos diferentes y rigideces a las que ya me he referido, pero también en algunos casos una apuesta excesiva a favor del beneficio económico, en contraposición con aspectos vinculados con la seguridad marítima, sesgo que se aprecia cuando se comparan los datos con países como Alemania en el que, de los aproximadamente 70 millones de tpm controlados por armadores alemanes, el 81% está abanderado en el exterior, pero gran parte en países que han entrado en la Unión Europea, por lo que sus exigencias de seguridad son las mismas que las del pabellón alemán, lo que ha facilitado un proceso de repatriación de banderas. Los pabellones de la flota controlada por las empresas españolas en el exterior no se encuentran en la misma potencial situación de incorporación a la Unión o de homologación con las exigencias de seguridad de ésta.

También hemos creado un Grupo Marítimo Nacional, a fin de conjugar en la escena internacional los intereses de todos los componentes del sector marítimo. La zona marítima especialmente sensible de las Islas Canarias y los dispositivos anexos entrarán en funcionamiento antes de que finalice el año, al igual que lo hará el dispositivo de separación del Cabo de Gata.

Se han intensificado las relaciones con Marruecos lo que va, entre otros aspectos, a mejorar la seguridad en el Estrecho mediante la creación de una zona de precaución en el dispositivo de separación de tráfico que es preciso adaptar a las nuevas necesidades, con motivo de la entrada en servicio del puerto de Tangermed en 2006.

Las empresas de ANAVE han colaborado con el Ministerio en algunos ejercicios relevantes de salvamento y seguridad marítima, que hemos intensificado y ampliado en los dos últimos años y en los que contamos con la participación activa de los países vecinos.

España forma parte del Consejo Asesor del Memorando de París que, por primera vez, se ha reunido en Madrid. La Administración Marítima se ha ofrecido para ser auditada por la OMI y en este momento está en marcha la correspondiente auditoria de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Se ha prestado especial atención, por parte del Ministerio a la difusión de tecnología naval española tanto mediante acciones formativas y de intercambio como de fomento de la exportación de equipamiento, y existen algunos proyectos relativos a construcción naval que de materializarse supondrían una apertura relevante de mercados.

La Administración Marítima ha invertido sus mejores esfuerzos en facilitar elementos de competitividad para las empresas navieras. Cabe señalar en este sentido, las actuaciones relativas a la elaboración del Anteproyecto de Ley General de Navegación a cargo del Ministerio de Justicia, a la que acaba de hacer referencia la señora Sub-



Foto cedida por Diario del Puerto-Diario del Transporte.

secretaría, y quisiera recalcar la colaboración aquí mantenida entre DGMM y ANAVE en las conversaciones con el Ministerio de Justicia, con el objeto de introducir en el Anteproyecto de Ley General de Navegación de próxima presentación en el Consejo de Ministros, una serie de cuestiones clave que preocupan al sector del transporte marítimo y que bien pudieran simbolizarse en la sustitución de la palabra “naviero” por la de “armador”, asunto que va más allá de un mero cambio semántico, dado que por la nueva acepción se responde de manera jurídica más precisa a un concepto acuñado en la práctica y a la vez que permite salvaguardar el régimen fiscal existente en la materia y que tan positivos resultados están dando en la actividad marítima

El catálogo de puestos de difícil cobertura para facilitar el enrole de tripulantes extranjeros en colaboración con el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, la aplicación de las resoluciones relativas al enrole de extranjeros de la Dirección General de Inmigración, a la que también antes hacíamos referencia... cabe señalar el papel de mediación desempeñado por nuestro departamento, en estos y otros asuntos, con los interlocutores sociales. En este sentido y con vistas al posible establecimiento de un acuerdo marco en el ámbito de Marina Mercante, creemos que algunas posiciones empresariales excesivamente rígidas han impedido hasta la fecha comenzar la andadura, situación que esperamos que cambie en las próximas semanas.

Lamentablemente también hay alguna sombra que, muy a mi pesar, tengo que reconocer y ésta es no haber podido modificar el régimen operativo de los avales del Estado para la adquisición de buques. Como todos ustedes saben, la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2006 modificó el marco general del sistema de avales del Estado en esta materia, pero la definición de una

nueva regulación, acorde con lo previsto en dicha norma legal, se ha demorado más de lo previsto, pese a los esfuerzos desarrollados desde el departamento. No obstante, entendemos que los principales escollos han sido salvados y espero que en breve podamos contar con una norma estable y eficaz que posibilite a las empresas navieras hacer uso de este mecanismo, que nosotros entendemos de gran utilidad. En cualquier caso, el hecho cierto es que la orden existente no ha perdido vigencia y que las navieras no han hecho uso de ella ni, por tanto, de los 40 millones de euros presupuestados.

En relación con el Libro Verde de la política marítima europea, al que usted también ha aludido, es tal su amplitud y tantos los asuntos en los que incide, que trasciende con mucho de lo que habitualmente pueda entenderse en este foro por Política Marítima. En este sentido, y en conexión con esto, quiero poner de relieve nuestra preocupación por el futuro de los marinos españoles, en el que todos debemos estar comprometidos y aceptar y asumir las responsabilidades que corresponden a cada uno. Tenemos que recordar que la industria marítima de un país se basa en la adecuada y sólida formación de sus profesionales y entre ellos en la de sus marinos. No cabe duda de que, en pocos años, sino ya ahora mismo, los países desarrollados van a acusar una marcada carencia de marinos nacionales. Debemos hacer una profunda reflexión sobre el particular y tratar de buscar soluciones para promover la vocación de los jóvenes hacia las profesiones marítimas, que tan necesarias son en un país como el nuestro.

Quiero hacer ahora algún comentario sobre la situación en la que se encuentra el borrador de la Ley de Puertos. Efectivamente, ésta era una Ley que avanzaba con un consenso generalizado, debidamente pactado políticamente en su itinerario parlamentario, pero las circunstancias de política general del país han hecho que este consenso no se mantenga, al menos a corto plazo. Nos enfrentamos al problema de terminación de la “vacatio legis” que teníamos por aplicación del Real Decreto Ley que se aprobó al efecto, y la obligación del Gobierno es cumplir, obviamente, con la legalidad. Por tanto, en el momento en que termine esa “vacatio legis”, Puertos del Estado trabajará para desarrollar la Ley 48/2003, que es en resumidas cuentas la que estará vigente en ese momento.

Y, para finalizar, quiero felicitarle, señor Presidente, por la gestión llevada a cabo a lo largo de los tres últimos años, de cuyos éxitos y de algunos sinsabores, permítanos sentirnos de alguna forma partícipes. Muchísimas gracias por su atención.

