

Tribuna Profesional

Discurso del Presidente de ANAVE, D. Juan Riva, en el acto público de clausura de la Asamblea 2007



A continuación recogemos el discurso que el Presidente de ANAVE, D. Juan Riva, pronunció en el acto de clausura de la Asamblea General Ordinaria de ANAVE, que tuvo lugar el 27 de junio de 2007 en el Palacio Zurbano de Madrid.

Ilustrísimo Sr. Secretario General de Transportes. Autoridades. Amigas y amigos de las empresas navieras y de otros sectores marítimos. Es para mí un honor y un placer darles la bienvenida a la clausura de la Asamblea General de ANAVE de 2007.

Quiero agradecer expresamente su apoyo a todas las personas de la Administración con quienes hemos tenido el placer de trabajar en este último año, en los ministerios de Trabajo, Economía, Industria, Interior, Asuntos Exteriores, Educación y Defensa. La simple enumeración de estos ocho ministerios ya les puede dar una idea de lo compleja que resulta la actividad diaria de contacto con la Administración, que es una de las tareas básicas de

una asociación como la nuestra. Y vaya nuestra especial gratitud al ministerio de Fomento que, además de ser nuestro interlocutor más directo, nos ha cedido un año más este magnífico palacio para la celebración de los actos de nuestra Asamblea.

Quiero dar a mis palabras en esta ocasión un enfoque algo diferente al de otros años. Albert Einstein dijo una vez: *“Si buscas resultados distintos, no hagas siempre lo mismo”*. Estamos al final de una legislatura y durante el próximo ejercicio veremos comenzar una nueva. Es, pues, momento de hacer balance pero, sobre todo, de plantear proyectos ilusionantes de futuro, con una perspectiva a medio plazo.

En el balance voy a ser breve, por razones obvias: los dos grandes proyectos normativos que se nos propusieron en esta legislatura y que parecían estar maduros en la Asamblea del pasado año, es decir: la modificación de la Ley de Puertos de 2003 y la Ley General de la Navegación, no han visto finalmente la luz.

No obstante, en el haber en estos años quisiera resaltar dos elementos ciertamente positivos:

- El nuevo Plan Nacional de Salvamento Marítimo que, gracias a una considerable inversión, ha reforzado sensiblemente los medios de que dispone el

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

Lloyd's Register
LIFE MATTERS

www.lr.org

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

Services are provided by members of the Lloyd's Register Group.
Lloyd's Register is an exempt charity under the UK Charities Act 1993.

Estado, por medio de SASEMAR, para prevenir los accidentes marítimos o combatir sus efectos. Es opinable si estos recursos podrían ser más eficazmente gestionados por empresas privadas, pero la conveniencia de disponer de los mismos es indiscutible.

- Y, en segundo término, el éxito del Plan Lista Blanca, que ha conseguido que el pabellón español ingrese y ascienda en la lista de las banderas más seguras del mundo. Aunque el principal esfuerzo hay que atribuirlo a las empresas y a sus profesionales, la motivación e impulso desde la Dirección General de la Marina Mercante ha sido sin duda muy importante.

Y una novedad muy positiva, que nos han anunciado como definitiva, es que el próximo viernes, día 19, el Consejo de Ministros tiene previsto considerar, y confiemos que aprobar, el procedimiento simplificado para el enrole de marinos extranjeros no comunitarios en buques del Registro Especial. Hace ahora justamente un año que se nos anunció esta posibilidad, que parece se va por fin a materializar, tras un proceso en el que han colaborado varios ministerios.

Pero, como he dicho, lo que más nos interesa es formular un proyecto ilusionante a medio plazo, para instrumentar durante la próxima legislatura. Para ello, hemos consensuado entre las empresas asociadas a ANAVE un informe que analiza la situación actual del sector, su problemática, y formula unos objetivos generales y un conjunto de propuestas de medidas concretas para alcanzarlos.

Me interesa mucho destacar que, en su elaboración, ha habido una participación muy amplia por parte de las empresas miembros de ANAVE, lo que asegura que, junto con ser un informe riguroso y serio, no es ni mucho menos puramente teórico o académico, sino que recoge la experiencia diaria real de las empresas navieras españolas, una realidad cada vez más viva y dinámica.

Permítanme recordarles que el sector naviero en España sufrió, entre 1982 y 1995, una reducción muy importante de su flota y actividad. A continuación, entre 1996 y 2004, gracias a fuertes inversiones de las empresas y a medidas normativas aplicadas eficazmente, el sector invirtió la tendencia, manteniendo un



crecimiento sostenido de flota y actividad. En los últimos tres años, un conjunto de factores, que luego resumiré, han deteriorado la competitividad relativa del Registro Especial y estancado la flota de pabellón español. Sin embargo, la flota operada por las navieras españolas en otros pabellones extranjeros, principalmente comunitarios, ha seguido aumentando.

En el transporte marítimo, la influencia del entorno exterior es determinante y es difícil ir contra corriente. Actualmente, la coyuntura exterior es favorable en términos de demanda de transporte marítimo y mercado de fletes y existe además una política europea de apoyo al desarrollo del transporte marítimo como la alternativa medioambientalmente más sostenible. Este conjunto de factores favorables nos ofrecen una oportunidad única para introducir unas reformas estructurales que nos permitan afrontar tiempos más duros porque, si algo es bien sabido, es que nuestro sector es cíclico y veremos en algún momento que la situación empeora. Y adaptarse en ese momento será mucho más difícil.

En este contexto, coexisten actualmente en España empresas navieras en dos situaciones muy diferentes pero con necesidades de competitividad y estrategias a medio plazo similares:

- Por una parte, empresas armadoras que operan principalmente en tráficos regulares de cabotaje nacional que, como ustedes saben, están reservados a buques europeos. Estas empresas, hasta muy recientemente, encontraban un marco adecuado en el Registro Especial de Canarias pero, ante la reciente pérdida de competitividad relativa de éste, se plantean ahora crecientemente, para seguir operando en los mismos tráficos, la salida de sus buques a otros registros comunitarios más competitivos.
- Por otra parte, armadores que operan principalmente en tráficos internacionales, abiertos a la competencia de todos los pabellones y que, en su gran mayoría, han accedido a un marco mucho más flexible operando bajo registros abiertos.

En ambos casos, tanto la posibilidad de mantenimiento bajo pabellón español de la flota actual, como el posible retorno al mismo de parte de la flota controlada en el extranjero, están condicionadas a una mejora substancial de las condiciones de competitividad del Registro Especial. Y es que el Registro Canario se ha visto afectado en los últimos años por tres razones:

- La mayor competitividad de otros registros comunitarios, por el acceso de Chipre y Malta a la UE en 2004 y por la mejora significativa de las condiciones de tripulación del registro portugués de Madeira, a finales de 2006.
- En segundo lugar, por una serie de desventajas en el terreno laboral, algunas ya anteriormente existentes, a las que se unió la mayor complejidad administrativa para el empleo de tripulantes extranjeros no comunitarios, debida al nuevo Reglamento de la Ley de Extranjería.
- Y, adicionalmente, las empresas vienen percibiendo una creciente rigidez en las inspecciones técnicas de los buques y una aplicación muy poco flexible de algunas normas internacionales de la OMI que admiten una mayor flexibilidad. En algunos casos, ello ha supuesto graves perjuicios económicos para las empresas, sin una justificación suficiente por razones de seguridad.

Junto a estos aspectos, que inciden en los costes operativos, en el ámbito financiero faltan instrumentos eficaces para la atracción de capital al sector naviero. Prueba de ello son las recientes ventas a capital extranjero de varias empresas navieras españolas rentables. Ello condiciona la existencia a largo plazo, no sólo de una flota de pabellón español, sino incluso de control español. Y, además, origina una baja cobertura respecto del creciente comercio marítimo español y la falta de una aportación positiva a la Balanza de Fletes Marítimos, que sufre un déficit de más de 2.100 millones de euros, que va en aumento.

Faltan, además, apoyos suficientes al transporte marítimo como alternativa más sostenible en tráficos europeos de corta distancia y se ha agravado últimamente la discriminación negativa del transporte marítimo frente al aéreo en la aplicación de las subvenciones al transporte de los pasajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.

Por último, tú mismo, querido Secretario General de Transportes, en la inauguración del XII Congreso de puertos, celebrado en Coruña el pasado mes de abril, afirmaste que *“El crecimiento del tráfico en el sistema portuario español no puede basarse sólo en las infraestructuras. Es necesario encontrar fórmulas de equilibrio entre el crecimiento de las infraestructuras portuarias y la mejora de la competitividad de los servicios que presta el puerto”*.

Compartimos plenamente este punto de vista. A nuestro entender, el régimen legal de autofinancia-

ción de los puertos, unido a las cuantiosas inversiones en infraestructuras, que en algunos casos podrían no estar totalmente justificadas, conduce a importes muy elevados de las tasas y los cánones por concesiones. Esto penaliza el transporte marítimo frente a otros modos de transporte medioambientalmente menos sostenibles y que producen mayores costes externos. Adicionalmente, como tú mismo señalabas, es necesario mejorar en general la eficiencia de los servicios portuarios y las conexiones puerto-hinterland.

A la vista de toda esta problemática, ANAVE propone a la Administración un consenso sobre los siguientes cinco Objetivos Generales de Actuación:

PRIMERO: Poner en vigor un marco eficiente para el desarrollo de un sector naviero fuerte y competitivo, que es requisito indispensable para disponer de:

- Una flota mercante de control español de mayor dimensión en relación con nuestro comercio exterior, que genere una aportación positiva a nuestra Balanza de Fletes marítimos.
- Una flota moderna, segura y competitiva, capaz de operar en los mercados abiertos a la competencia internacional, con pleno respeto a las exigencias de seguridad y protección del medio ambiente exigidos por la normativa internacional.
- Que genere niveles crecientes de empleo de calidad a bordo y, asimismo, de bienes y servicios a otros sectores económicos del Cluster marítimo nacional: construcción naval, servicios (técnicos, financieros, jurídicos, etc).

SEGUNDO: Potenciar la eficiencia y agilidad de la Administración marítima y su actitud de servicio al sector.

TERCERO: Fomentar activamente la disponibilidad de graduados y profesionales españoles con una formación adecuada y vocación de desarrollar su carrera profesional en el sector marítimo. Ello es, además, necesario para la formación de los profesionales con experiencia de embarque que necesitan la Administración marítima, las propias empresas navieras para sus empleos en tierra y los otros integrantes del Cluster marítimo.



CUARTO: Desarrollar una política exterior firme, que apoye los intereses marítimos españoles en la Unión Europea, en otros foros internacionales (como la OMI, OIT y OCDE) y en relaciones bilaterales con países terceros vecinos, asegurando el libre acceso de las empresas y buques españoles al tráfico con estos países.

Y, QUINTO: Instrumentar una política portuaria estable y que fomente la eficiencia y racionalidad inversora y la reducción del coste de los servicios portuarios.

Con estos cinco objetivos in mente, hemos tomado como modelo las mejores prácticas que conocemos entre los países marítimos del norte de Europa, como Reino Unido, Dinamarca y Noruega, por cuanto son capaces de conjugar elevados niveles de competitividad y simultáneamente de calidad. De este modo, hemos elaborado un total de 28 propuestas concretas de actuación, que entendemos serían eficaces para la consecución de los objetivos pretendidos.

Sin detallar ni mucho menos todas estas propuestas, sí quisiera mencionarles brevemente algunas que me parecen especialmente importantes:

En el terreno LABORAL:

Proponemos fomentar la disponibilidad de marinos españoles, aumentando del 50% al 90% la bonificación en el IRPF para los marinos comunitarios por los salarios correspondientes a su trabajo en buques inscritos en el Registro canario.

Pedimos el fomento de la contratación fija, estableciendo un plazo para transformar contratos temporales en contratos fijos, con una indemnización reducida en caso de despido. Y, en paralelo, que se reconozca el embarque en buques del Registro Especial como una de las causas para la suscripción de contratos de trabajo temporales por obra o servicio determinado.

Proponemos restituir las condiciones para el enrole de tripulantes extranjeros en buques mercantes inscritos en el REC, a las anteriores al Reglamento de la Ley de Extranjería, con los únicos topes numéricos previstos



en la Ley de Puertos y la Marina Mercante.

En el Ámbito técnico:

Proponemos la posibilidad de delegar la emisión y refrendo de los certificados estatutarios en Sociedades de Clasificación reconocidas, utilizando como modelo el llamado Alternative Compliance Scheme (ACS) de la Agencia Marítima y de Guardacostas británica, sistema prácticamente idéntico al que aplican los Estados Unidos.

En el Ámbito económico:

Para incentivar la inversión en buques y la renovación de la flota, proponemos reducir de 10 a 5 años el periodo mínimo para la amortización de los buques mercantes, independientemente de su país de construcción y de bandera y de si se adquirieron nuevos o de segunda mano.

Para apoyar al transporte marítimo como alternativa más sostenible en tráficos intracomunitarios de corta distancia y de cabotaje nacional:

- Proponemos aplicar al transporte marítimo los mismos procedimientos que se aplican ya al aéreo en la gestión de las subvenciones a pasajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla.
- E introducir, durante 3 años, un incentivo económico (o ECOBONO) a los transportistas por carretera u operadores logísticos que embarquen camiones o semirremolques en servicios regulares de corta distancia. Esto debe entenderse como una iniciativa independiente y compatible con el lanzamiento de las llamadas Autopistas del Mar.

La seguridad y protección marítima y el cuidado del medio ambiente van a seguir teniendo, sin duda, máxima prioridad en todas las agendas del sector marítimo.

Para poder seguir ascendiendo peldaños entre las mejores flotas del mundo, pedimos apoyos económicos a las inversiones de las empresas navieras en estos campos: concretamente a la aplicación del Código de Protección de buques e instalaciones portuarias (PBIP), a la implantación voluntaria de sistemas de calidad en la gestión medioambiental (ISO 14.000) y a la instalación de sistemas de depuración del azufre de los gases de exhaustación tanto en buques nuevos como existentes, facilitando la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.



Finalmente, en el Ámbito portuario, proponemos varias modificaciones a la Ley 48/2003, incluyendo la revisión del modelo de autofinanciación, varias enmiendas a la regulación de las Tasas y otras dirigidas a potenciar la eficiencia de los servicios portuarios y la mejora de las conexiones entre el puerto y su hinterland.

De todas esas 28 propuestas, algunas no precisarían ninguna norma jurídica, sino únicamente modificar la práctica administrativa. En otros casos, se requerirían modificaciones de Órdenes o Reales Decretos e incluso de varias normas de rango de Ley.

Pensamos que un conjunto de modificaciones normativas como las que proponemos difícilmente pueden adoptarse eficazmente una a una. Cuando por fin se consiga tener en vigor las políticas propuestas habrán pasado años, el entorno habrá cambiado y las medidas habrán quedado obsoletas. Por eso, nuestro sector propondría, en su lugar, una actuación puntual y concreta, instrumentada por medio de una o dos únicas normas legales, ampliamente consensuadas, que permitan poner en marcha, de una sola vez, todos los objetivos de actuación propuestos que reciban el respaldo necesario.

¿Y a cambio qué ofrecemos? Pues el compromiso firme de las empresas navieras españolas para contribuir activamente a la consecución de los cinco objetivos antes señalados, que entendemos tendrían una

importante y positiva repercusión en políticas sociales, económicas y medioambientales, como la generación de empleo y de demanda a otros sectores del Cluster marítimo español, el refuerzo de la seguridad y del cuidado del medio ambiente marinos, y en el conjunto de la economía y la sociedad españolas.

Querido Secretario General, amigas y amigos: He comentado al principio de mi intervención que estamos en la última Asamblea antes del final de la legislatura. Hemos tenido ocasión, los tres últimos años, de exponer al Gobierno, desde esta misma tribuna, las inquietudes de los armadores españoles desde un punto de vista constructivo y práctico. Pero, como dice el viejo aforismo marinero: *“El pesimista se queja del viento; el optimista espera que cambie; el realista ajusta las velas”*.

Por eso, hoy, y sobre la base de un análisis que entendemos serio y realista de nuestro sector, hemos querido ajustar las velas proponiendo un PROYECTO acompañado de propuestas de soluciones. He expuesto resumidamente la columna vertebral de nuestro proyecto, y se les ha entregado un documento que enumera todos los objetivos y medidas. Abierta queda nuestra puerta para avanzar y construir un mejor futuro para la Marina Mercante Española. Muchas gracias por su atención.

