

¿Por qué apoyar el crecimiento de la flota del REC?



Asociación de Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

Se cumplen ahora 10 años de la entrada en vigor de una modificación del Reglamento de la Ley de Extranjería que abolió el trámite simplificado que hasta entonces tenía el enrole de los marinos no nacionales de la UE en los buques del Registro Especial de Canarias (REC).

Como consecuencia, en una primera instancia, prácticamente se bloqueó la posibilidad de enrolar marinos no comunitarios en los buques del REC. Más tarde, sobre la base de un acuerdo entre los sindicatos UGT y CCOO con ANAVE, el Gobierno instrumentó un procedimiento especial que hizo posible enrolar marinos extranjeros, pero condicionado a la presencia de las profesiones marítimas en el llamado Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura, que está sujeto a una revisión trimestral por una comisión tripartita entre Gobierno, CEOE y los sindicatos. El resultado es que el enrole de extranjeros es posible, pero complicado administrativamente y, sobre todo, sujeto a una gran inseguridad jurídica.

Hasta ese momento, el registro español venía creciendo a tasas superiores al 10% anual y esta rigidez laboral tuvo como resultado que el tonelaje de la flota mercante espa-

ñola primero se estancase y en los dos últimos años (2013 y 2014) haya descendido notablemente. A estos problemas laborales se unen otros de índole técnico/administrativa, que complican las inspecciones de los buques de pabellón español. Todo ello justifica que, en el mismo periodo de 10 años, la flota controlada por armadores españoles abandonada en otros registros europeos, sobre todo Malta y Madeira, se ha multiplicado por más de 2,5.

A pesar de que las cifras son tan evidentes a nuestros ojos, desde ANAVE no hemos sido capaces de convencer a los gobiernos que se han sucedido en estos 10 años, cualquiera que haya sido su color político. Con frecuencia se nos ha pedido que justifiquemos por qué es conveniente para España que exista una flota mercante de pabellón español.

Debería servir como argumento suficiente que la gran mayoría de los Estados marítimos europeos y la propia Comisión Europea, lo consideran un factor estratégico de su política marítima (hasta el punto de que la Comisión permite aplicar ayudas de Estado con ese fin). Pero la verdad es que hoy día, para los armadores españoles, si el pabellón español no es competitivo en cos-

tos o es demasiado complejo en aspectos administrativos, siempre existe el recurso a otros registros europeos o incluso internacionales, según sus tráficos.

En el fondo, el principal argumento es que una mayor flota mercante de pabellón español facilitaría la existencia de más marinos españoles con experiencia de navegación. Y, aunque parezca paradójico, la posibilidad de enrolar ciertos porcentajes de marinos extranjeros es imprescindible para que el REC sea competitivo y pueda dar también más empleo a marinos españoles.

Todos sabemos que España los necesita para empleos en tierra de las navieras y para otras industrias marítimas (astilleros, sociedades de clasificación, comisarios de averías, ...) pero sobre todo para la propia Administración (como inspectores en las capitanías marítimas, tripulantes para SASEMAR, profesores de las escuelas de náutica, etc.).

Por tanto, la Administración debería estar tanto o más interesada que ANAVE y que las empresas navieras en promover el crecimiento de la flota inscrita en el REC, al menos para, de este modo, facilitar la existencia de los marinos españoles experimentados que necesita.

Editorial

¿Por qué apoyar el crecimiento de la flota del REC? **3**

Noticias Marítimas

Situación del mercado **4**

Nacional **7**

Internacional **120**



Boletín informativo de Anave nº 555 febrero 2015

Actividades

22 ANAVE

23 Agenda del mes

Tribuna Profesional

18 Novedades en materia de Seguridad y Medio Ambiente

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
Código ISPS: una década de protección marítima (1ª Parte)