

Urge revisar el marco laboral del transporte marítimo



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

La marina mercante española viene necesitando, desde hace ya muchos años, una revisión de su marco legal en materia de contratación laboral. Y es que, cuando en 1992 se creó el Registro Especial de Canarias (REC) quedaron pendientes medidas fundamentales para aproximar su marco laboral al de sus principales competidores europeos, principalmente en dos áreas:

- Un procedimiento administrativo ágil y flexible para la contratación de tripulantes no comunitarios, con pleno respeto a los límites cuantitativos previstos en la Ley y, que al mismo tiempo, aporte seguridad jurídica.
- Una modalidad específica de contratación por campañas, análoga a la que se aplica en los registros europeos más competitivos.

En el primer caso, no se trata de modificar las normas de rango de Ley que regulan el REC, sino el procedimiento reglamentario que lo sujeta a conceptos como el Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura, revisables trimestralmente, que establecen no solo una compleja e innecesaria burocracia, sino una inseguridad jurídica, que está obligando a las navieras españolas

a abanderar sus buques en otros registros europeos. Las consecuencias son que, desde la entrada en vigor, en 2005, del Reglamento de la Ley de Extranjería, el tonelaje de los buques inscritos en el REC se ha reducido un 30% y el número de puestos de trabajo a bordo un 32%.

Es importante señalar que esta tendencia negativa del registro canario resulta excepcional en Europa. En el mismo periodo, el número de buques abanderados en Reino Unido creció un 18%; en Alemania un 13% y en Italia un 10%. No han sido factores externos, ajenos al propio REC (como pudiera ser la crisis económica), sino factores relacionados con la regulación nacional los que han motivado esta negativa evolución. El potencial de crecimiento de la flota mercante abanderada en España es enorme. De hecho, España es el país de la UE con el menor cociente tonelaje de la flota abanderada/comercio marítimo. Países como el Reino Unido y Alemania presentan un ratio 8 veces mayor, e Italia 5 veces mayor.

El alineamiento con otros países de la UE en los dos aspectos mencionados no sería ni mucho menos un ataque al empleo de los marinos nacionales a bordo de buques de pa-

bellón español, sino todo lo contrario. Si España alcanzase unos ratios parecidos a los de los principales países europeos, supondría multiplicar por 5 ó 6 el empleo a bordo de buques de pabellón español.

De no avanzarse en esos dos aspectos, seguiría el goteo de transferencia de buques desde el REC a Malta continuará en los próximos años. Y decimos Malta porque sin duda está siendo el principal beneficiario de esta sangría. Se trata de un registro plenamente europeo, situado en la lista blanca de los pabellones más seguros del mundo, con acceso a todos los tráficos de cabotaje españoles (y por supuesto a todos los tráficos internacionales), cercano, con el inglés como idioma oficial... Todos ellos elementos que han propiciado que Malta haya pasado de no abanderar prácticamente ningún buque controlado por armadores españoles en 2004 a un 23% de los buques y un 33% de las GT totales de los buques mercantes controlados por las navieras españolas en 2011.

Si el objetivo es apoyar el pabellón español y el empleo de marinos nacionales, la receta es clara: necesitamos una flexibilidad como la disponible en registros como el de Malta.

Editorial

Urge revisar el marco laboral del transporte marítimo **3**

Noticias Marítimas

Nacional **4**

Situación del Mercado **10**

Internacional **13**

Foto portada: Petrolero "Montesperanza" (159.000 tpm), de Ondimar Transportes Marítimos (Grupo Ibaizabal). Construido por Samsung Heavy Industries. Entrega prevista para enero de 2012.



Boletín informativo de Anave nº 517 diciembre 2011

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

17 Tesoros submarinos: el "Black Swan" era español

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES
¿Qué puede hacer el transporte marítimo para mejorar aún más su comportamiento medioambiental?