

## SUMARIO

2 Comercio marítimo y evolución de la Flota



3 Premios ANAVE de periodismo



4 Protagonista: Eduardo González



4 Enric Tic, nuevo presidente de SPC-Spain



Publicación trimestral del Sector Naviero

Febrero 2006

# Noticias

## EDITORIAL

El 18 de enero, el Pleno del Parlamento Europeo rechazó, por 532 votos contra 120, la segunda propuesta de Directiva sobre acceso al mercado de los servicios portuarios. Ante este resultado, la Comisión Europea es previsible que acuerde la retirada de la propuesta.

La liberalización de los servicios portuarios resulta esencial para mejorar la posición del transporte marítimo en la cadena de suministro y, muy especialmente, para la promoción del Short Sea Shipping y las autopistas del mar. La competencia aumentaría, sin duda, la eficacia de nuestros puertos y contribuiría al objetivo señalado en la declaración de Lisboa y reconfirmado por las instituciones europeas, de trabajar por una economía comunitaria más competitiva. Para ello, resulta primordial el desarrollo de un marco legal específico, que sólo será útil si contiene los elementos necesarios para una liberalización efectiva.

A pesar de que los gobiernos de los Estados miembros alcanzaron ya en 2002 una posición común sobre la primera propuesta de Directiva, el Parlamento, ya en dos ocasiones, no ha permitido obtener un resultado. Las empresas navieras consideran urgente la mejora de la relación eficacia/coste de los servicios portuarios y urgen a que se continúe trabajando con este objetivo.

## SOLUCIÓN TEMPORAL DEL ENROLE DE TRIPULANTES EXTRANJEROS

La Administración, a través de la Dirección General de Inmigración, la Dirección General de la Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina, ha decidido prorrogar, por tres meses (hasta el 31 de marzo de 2006), el régimen transitorio de enrole de extranjeros no comunitarios en los buques del Registro Especial de Canarias (REC).

La Administración hace así suyo el Acuerdo firmado el pasado 29 de diciembre de 2005 por ANAVE, UGT-MAR y CCOO-MAR, pidiendo esta prórroga para facilitar la negociación de un régimen estable para el enrole de extranjeros en términos compatibles con la normativa de extranjería y demás legislación vigente. En estos momentos, los citados agentes sociales ya están en contacto para negociar dicho régimen estable.

La entrada en vigor, hace casi un año, del nuevo Reglamento de la Ley de Extranjería, eliminó, en la práctica, la posibilidad de enrolar extranjeros en buques del REC, pues el tiempo preciso para conseguir la documentación necesaria es generalmente superior al del contrato del marino. Ello dejaba sin contenido a la posibilidad legal, introducida por un Gobierno del PSOE en 1992 (Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante) y restaba competitividad al citado registro.

Aunque esta posibilidad ha sido hasta ahora relativamente poco empleada por los armadores españoles, en algunos casos puede ser clave para la competitividad de los buques, como lo demuestra el hecho de que, en el último año, la flota de empresas navieras españolas inscrita en el REC, tras 10 años seguidos creciendo, haya descendido un 3,6%. Sería lamentable que, tras habernos situado nuevamente en la lista blanca de los mejores pabellones del Memorandum de París, en enero de 2006, nuestros armadores se vean forzados a utilizar pabellones de otros países europeos.

En julio pasado, a petición de ANAVE, UGT-MAR y CCOO-MAR, la Administración autorizó que, hasta el 31 de diciembre de 2005, los marinos enrolados antes de la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Extranjería, pudieran ser sustituidos por otros extranjeros no comunitarios. Este régimen transitorio ahora ha sido prorrogado hasta el 31 de marzo de 2006.

## El tonelaje controlado por navieras españolas se redujo un 2,2% en 2005

Los buques de nueva construcción recibidos por las navieras españolas en 2005 suponen una inversión de 237 millones de euros. La edad de la flota de pabellón español vuelve a descender hasta 14,5 años.



**T**ras 10 años consecutivos de crecimiento, tanto la flota total controlada por navieros españoles (-2,2%), como la que opera bajo pabellón español (-3,6%), han disminuido ligeramente su tonelaje. Según datos del Gabinete de Estudios de ANAVE, la flota mercante controlada por las navieras

españolas totaliza a 1.01.06, 281 buques (19 menos que un año antes), con un total de 4,1 millones de GT.

Mientras la flota controlada por navieras españolas bajo pabellón extranjero se ha mantenido prácticamente estable, totalizando 112 buques con 1,9 millones de GT, la inscrita en el Registro Especial de

Canarias se ha reducido en 19 unidades y un 3,6% su tonelaje.

Se ha vuelto a reducir la edad media, tanto de la flota total de control español, que es ahora de 16,5 años, como la de pabellón español, 14,5 años. Este es el resultado del sostenido proceso inversor de las empresas navieras españolas en los últimos años. En 2005 se incorporaron 7 buques de nueva construcción, que han supuesto una inversión estimada de 237 millones de euros. Si se suman los 18 buques entregados en 2004 y los 13 de 2003, la inversión total estimada supera los 1.477 millones de euros en los últimos tres años.

El cambio de tendencia en la evolución de la flota, tras 10 años de aumento, es atribuible, al menos parcialmente, a una serie de modificaciones legales, principalmente en el terreno laboral, que están perjudicando seriamente a la competitividad de los buques españoles y que podrían frenar el importante proceso inversor de las empresas navieras.

## Un año más, el tráfico marítimo español crece casi un 8%, alcanzando los 410 millones de toneladas

**E**l año 2005 registró nuevamente un crecimiento muy importante del comercio marítimo en nuestro país.

El tráfico total en los puertos de interés general se estima que superará los 410 millones de toneladas, con un aumento del orden del 7,9%.

Como ya ocurriese en 2004, el tráfico portuario español aumentó más de 2,5 veces por encima del PIB.

El puerto de la Bahía de Algeciras superó los 68 millones de toneladas de tráfico total, seguido por Barcelona y Valencia, con unos 45 y 41 millones, respectivamente.

En 2005, muchos puertos medios y pequeños, como Almería, Castellón, Cartagena, Huelva Málaga, Cádiz, Santander, etc. crecieron más de un 10%.

Como en años anteriores, es especialmente llamativo el crecimiento de las mercancías movidas en contenedores, que alcanzarán los 112 millones de toneladas y 11 millones de teu, con un aumento medio del orden de un 9,3%

Algeciras se consolida como el puerto con mayor tráfico de contenedores, con 3,1 millones de teu. Valencia y Barcelona superaron los 2 millones.



# La Agencia EFE y Radio Exterior, premios ANAVE de periodismo 2005

En el acto de entrega, que tuvo lugar el pasado 31 de enero, intervinieron el Director General de la Marina Mercante, Felipe Martínez, el Director de la Unidad de Puertos de la Comisión Europea, Rodrigo Vila de Benavent, y el Presidente de ANAVE, Juan Riva.

## Felipe Martínez:

*“Agradezco el compromiso de los navieros españoles y su colaboración con la Administración, que ha hecho posible el pase de la flota española a la Lista Blanca de las banderas más seguras del mundo”.*

## Rodrigo Vila:

*“La Comisión convocará antes del verano un acto importante en el que todos los sectores relacionados con los puertos podrán expresarse respecto de su regulación por la UE”.*

**L**a cuarta edición de los premios ANAVE de periodismo tuvo como ganador, en la categoría de Prensa Escrita a José Felipe Alonso, por un trabajo difundido a través de la Agencia EFE y titulado *“El transporte marítimo pide más reconocimiento intermodal al gobierno”*. En el mismo, el jurado, además de su calidad y su adecuación

a las bases del concurso, quiso premiar especialmente la labor, con frecuencia poco valorada de las agencias, que juegan sin embargo un papel decisivo en la difusión de las noticias.

En la categoría de Radio y Televisión, el premio fue para Antonio Fernández Cuesta, por un reportaje titulado *“Autopistas del mar: ¿Proyecto o Realidad?”* y emitido por Radio Exterior de España, a través del programa *“Españoles en la mar”*, que viene acompañando desde hace muchos años a los marinos españoles y que muestra una permanente atención por la problemática del transporte marítimo y de las empresas navieras, como lo demostró con este excelente y actual reportaje.

La finalidad de estos premios es divulgar la importancia del transporte marítimo para la economía española y el elevadísimo nivel de seguridad y respeto al medio ambiente del transporte marítimo y de la flota de las navieras españolas. Se trata, en suma, de intentar que la opinión pública española deje de estar, como a veces piensan los profesionales del sector, tan “de espaldas al mar”.

En cada una de las ediciones ha ido aumentando el número de trabajos presentados y ello, unido a la notable calidad de todos ellos, ha hecho muy difícil el trabajo del Jurado. ANAVE quiere agradecer muy sinceramente a todos los candidatos sus trabajos, porque con su elaboración y publicación ya nos han concedido su complicidad con los fines de estos premios, y animar a los que no han podido ser premiados a seguir participando en futuras ediciones.

Cada una de las dos categorías estaba dotada con 5.000 euros y el jurado lo integraban el Director General de la Marina Mercante, Felipe Martínez, dos periodistas de tanto prestigio como son Luis del Olmo, director del programa Protagonistas en la cadena Punto Radio y Julián González, director de economía del diario El Mundo, así como por dos representantes de ANAVE.

ANAVE convoca en 2006 la quinta edición de estos premios, cuyas bases pueden consultarse en sus páginas web: [www.anave.es](http://www.anave.es)

En el acto intervinieron el Director General de la Marina Mercante, que agradeció la colaboración de las empresas navieras, que ha hecho posible la vuelta del pabellón español a la Lista Blanca del MOU de París sobre Control por el Estado del Puerto, y D. Rodrigo Vila, responsable de Puertos en la Comisión Europea, quien expuso su visión sobre las causas del nuevo rechazo de la Directiva de servicios portuarios por el Parlamento y apuntó los posibles pasos que la Comisión puede tomar en el futuro en este campo, considerando probable la retirada de la propuesta.



De izda. a dcha.: Luis Pedro Villameriel, Secretario General Técnico del Ministerio de Justicia; Juan Riva, Presidente de ANAVE; los periodistas premiados: José Felipe Alonso y Antonio Fernández Cuesta; Rodrigo Vila, Director de la unidad de Puertos de la Comisión Europea y Felipe Martínez, Director General de la Marina Mercante.

# Eduardo González

*“La situación transitoria, hasta el 31 de marzo, da respuesta a la problemática que se planteaba con la entrada en vigor del nuevo Reglamento”*



Director General del Instituto Social de la Marina

¿Cuáles son las peculiaridades del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar de la Seguridad Social? ¿Cuál es el papel en el mismo del ISM?

En materia de cotización, la existencia de tres grupos. En los grupos II y III se cotiza por cuotas fijas en base a las remuneraciones que fija anualmente el MTAS por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales, a propuesta del ISM y oídas las organizaciones profesionales del sector. En cuanto a la acción protectora, destaca la posibilidad de que los trabajadores del mar, puedan rebajar la edad ordinaria de jubilación hasta un máximo de 10 años por aplicación de coeficientes reductores, según el trabajo realizado, la clase de embarcación y la zona de navegación.

El ISM es una Entidad pública con personalidad jurídica propia, de ámbito nacional, adscrita a la Secretaria de Estado de la S. Social, que actúa como Gestora del Régimen Especial de la S. Social de los Trabajadores del Mar y como Organismo encargado de la problemática social del sector marítimo-pesquero.

¿A qué colectivos se aplica el régimen especial? ¿Qué parte del personal total sujeto al mismo corresponde a la Marina Mercante?

Están incluidos los trabajadores que se dedican a la realización de actividades marítimo-pesqueras, incluyendo a trabajadores por cuenta ajena y por cuenta propia. A 19.01.06 hay 83.258 afiliados a este régimen, correspondiendo a marina mercante 9.931.

¿Cuál es su punto de vista sobre la posibilidad de enrolar extranjeros a bordo de los buques del Registro Especial Canario?

El punto de vista es positivo, siempre que estos enroles, en cuanto se refieran a trabajadores inmigrantes de terceros países no comunitarios, cumplan con la actual legislación de extranjería, como se está haciendo actualmente. Es conocida la situación transitoria, hasta el día 31 de marzo de 2006, con la que se ha intentado, desde el Ministerio de Trabajo, dar una respuesta a la problemática que se planteaba con la entrada en vigor del nuevo Reglamento y siempre con el acuerdo de los agentes sociales. Hay que recordar a 19.01.06 hay inscritos en el REC 221 trabajadores extranjeros, de los cuales 183 son no comunitarios.

## NOVEDADES EN SPC-SPAIN

### Enric Ticó, nuevo presidente de SPC-Spain



**E**l Director General de ANAVE, Manuel Carlier (izqda.) ha dejado la presidencia de la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia (SPC-Spain), por cumplirse el mandato máximo de 4 años establecido en sus Estatutos.

La Asamblea General eligió por unanimidad a Enric Ticó (dcha.), Presidente de la Federación Española de Transitarios (FETEIA). Asimismo Jaime Luezas, en representación de Puertos del Estado, ha sido reelegido vicepresidente.

El ministerio de Fomento colaborará con la Asociación en la financiación de los dos estudios acordados para este año: uno sobre un simulador de costes del short sea shipping y otro sobre una terminal portuaria óptima para el SSS.

## INSTITUCIONAL

### Uniendo esfuerzos por un Mediterráneo más limpio

**L**a Comisión Europea ha presentado, en Barcelona, la "iniciativa Horizonte 2020" que pretende "descontaminar el Mar Mediterráneo". Aunque esta iniciativa se centra en la reducción de las principales fuentes de contaminación: los vertidos municipales y de las industrias terrestres, el sector del transporte marítimo manifestó estar dispuesto a asumir también el papel que le corresponde.

En los últimos 20 años, este sector ha mejorado extraordinariamente su comportamiento medioambiental, gracias a la adopción por la OMI de legislación internacional adecuada y una aplicación de la misma cada vez más estricta. Sería muy difícil aplicar normas de carácter regional a los miles de buques de todas las banderas que navegan por el Mediterráneo. En consecuencia, el sector naviero propuso, como medios más adecuados para reducir al mínimo la contaminación en el Mediterráneo procedente de los buques:

- La aplicación uniforme de las normas medioambientales internacionales.
- Evitar reglamentaciones de ámbito nacional o regional.
- Apoyar la rápida entrada en vigor de las normas adoptadas en la Organización Marítima Internacional (OMI).

Estas iniciativas nos permiten ser optimistas con vistas a conseguir, a medio plazo, el objetivo de recuperar plenamente los ecosistemas marinos en el Mediterráneo.