

## **ASAMBLEA GENERAL ANAVE - HOTEL RITZ -24 JUNIO 2014**

### **DISCURSO ADOLFO UTOR EN ALMUERZO DE CLAUSURA**

Sra. Secretaria General de Transporte, Sres. Diputados, Sr. Director General de la Marina Mercante, Autoridades, amigos todos.

Muchas gracias por vuestra presencia en este acto, que nos reúne cada año a las empresas marítimas y portuarias españolas con la Administración y con otros sectores conexos.

Me es muy grato dedicar un saludo muy especial a las dos entidades que colaboran con ANAVE patrocinando este acto: Carus y Lloyd's Register Marine. A ambas quiero expresarles nuestro más sincero agradecimiento por su apoyo.

Yo podría dedicar mis palabras de hoy a resumir las principales novedades que los últimos doce meses han traído a nuestro sector. Pero todos esos acontecimientos están descritos detalladamente en el informe "Marina Mercante y Transporte Marítimo 2013-2014" que ya se les ha facilitado o que está a su disposición, tanto en papel como en nuestra página web si lo prefieren, en español o en inglés. Por eso, prefiero concentrarme principalmente en un solo hecho, además, muy reciente, porque pienso que lo merece.

Hace poco más de un mes, en Atenas, la Sra. ministra de Fomento pronunció un importante discurso, con motivo de la firma por los ministros de transportes de la UE de la llamada Declaración de Atenas, un amplio documento programático que actualiza la estrategia de transporte marítimo de la Unión Europea.

Todo el sector naviero europeo se ha hecho eco de esta Declaración y la ha valorado muy favorablemente. Para quienes no la conozcan, permítanme que, de forma muy sintética, mencione algunos de los puntos que incluye:

- Reconocimiento del carácter estratégico del transporte marítimo para la Unión Europea.
- Apoyo al mantenimiento y a la mejora del marco favorable al sector marítimo establecido mediante las Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo.
- Reconocimiento de la importancia para la Unión de contar con marinos experimentados para conservar y reforzar el *know-how* marítimo europeo.
- Importancia de reforzar los instrumentos de control de cumplimiento de las normas europeas e internacionales sobre seguridad y protección marítima, así como las normas laborales y sociales, como el Convenio laboral marítimo de la OIT.
- Reconocimiento de la importancia clave, dentro de la política de transportes de la Unión, del Transporte Marítimo de Corta Distancia y de las Autopistas del mar y necesidad de apoyo a su desarrollo, incluyendo el uso del instrumento financiero llamado *Connecting Europe*. Reconoci-

miento, en este contexto, del importante papel de los centros nacionales de promoción del *transporte marítimo de corta distancia* y de su red europea.

- Apoyo al establecimiento de ayudas al uso por los buques de GNL como combustible, tanto por medio de incentivos a la transformación y construcción de buques como mediante el despliegue de una infraestructura de suministro en los puertos.
- Importancia de reforzar la eficiencia y competitividad de los puertos marítimos y de mejorar sus accesos.
- Importancia de simplificar los trámites burocráticos sobre el transporte marítimo, en particular, haciendo uso de herramientas digitales y telemáticas.

Y, por último, pero desde luego, no menos importante:

- Garantizar la competitividad de las flotas de los Estados miembros de la UE, proporcionar seguridad jurídica para las inversiones y estimular el establecimiento de actividades marítimas en los Estados miembros de la Unión, en un contexto de servicios marítimos liberalizados internacionalmente.

Creo que todos nosotros estaríamos encantados de suscribir todos éstos como los objetivos de lo que nos gustaría que fuese no sólo la política europea, sino también la española, en materia de transporte marítimo. Además aunque he resumido, como es lógico, aquellos aspectos que me parecen más positivos, en todo el resto del documento no hay ni un solo párrafo que nos rechine y nos parezca fuera de lugar.

Un elemento que me parece importante es que en el mismo acto participasen (y aparecieron en la foto de familia tomada tras el mismo) el Vicepresidente de la Comisión Europea y responsable de Transportes, Siim Kallas, y el Secretario General de la OMI, Koji Sekimizu. Entiendo que su presencia confirma, por una parte, el respaldo a esta Declaración por parte de la Comisión Europea y, por otra, y no menos importante, el reconocimiento por la Unión Europea de la autoridad de la OMI en materia de reglamentación marítima, organización a la a la que se hace referencia expresamente en el texto.

Por todo ello, pienso, creo que sin exageración, que la Declaración de Atenas es probablemente el documento programático más positivo sobre el transporte marítimo que ha emanado del Consejo de Ministros de Transportes de la UE en los últimos 30 años. En este sentido, Sra. Secretaria General, no podemos sino dar la enhorabuena a la Administración española por su participación en la preparación de este documento y por el discurso de respaldo al mismo que la Sra. ministra pronunció ese mismo día.

Lo que debo decir a continuación me parece evidente: este documento contiene prácticamente todos los elementos que desde el sector naviero habríamos pedido que se incluyesen en una estrategia marítima europea. Ahora bien, las palabras se las lleva el viento e incluso, si se escriben, pueden convertirse en papel mojado. Sería fundamental que esta iniciativa no quedase en una mera Declaración de intenciones, sino que la convirtiésemos, como se ha puesto de moda decir, en una “hoja de

ruta”, de tal forma que, sin demora, se fuesen poniendo los medios para alcanzar los objetivos propuestos, que compartimos plenamente.

A título de meros ejemplos, quisiera citar los siguientes aspectos:

Es sin duda muy positivo que se reconozca *“la importancia clave del Transporte Marítimo de Corta Distancia y las Autopistas del mar... y los centros nacionales de promoción”* y que se pida apoyo *“a la oferta y a la demanda de servicios de TMCD **mediante el nuevo instrumento financiero llamado Connecting Europe**”*. ¿Podría deducirse de ello que por fin se podría poner en marcha un Ecobono a escala y con financiación europea, como la propia ministra española sugirió a comienzos de año?

Otro caso concreto: cuando en la Declaración se afirma que *“el despliegue de infraestructuras adecuadas para combustibles alternativos en los puertos de la UE, en particular, para suministrar GNL a los buques, constituye **una cuestión prioritaria**”*, habría que recordar que el propio Consejo de ministros de la UE ha devaluado notablemente, hace pocas semanas, la propuesta de Directiva de la Comisión sobre esta materia, retrasando la fecha para disponer de esas instalaciones hasta 2025, es decir, 10 años más tarde de que entren en vigor las nuevas exigencias sobre los combustibles marinos. ¿Sería posible revisar esa decisión para dar a esas infraestructuras la prioridad que todos pensamos que deberían tener? O al menos, en nuestro ámbito nacional, ¿podría España acometer esos compromisos con la mayor celeridad posible y trabajar para que nuestros vecinos Francia e Italia lo hagan también, con el objetivo de que los servicios de autopistas del mar que tocan puertos españoles puedan utilizar GNL mucho antes de 2025?

Quisiera detenerme un poco más en el objetivo de *“garantizar la competitividad de las flotas de los Estados miembros de la UE”*, porque en este terreno, en España, tenemos sin duda una asignatura pendiente. El pasado año 2013 la flota mercante de transporte de pabellón español inscrita en el Registro Especial de Canarias experimentó el mayor descenso desde que se creó dicho registro, en 1992, cayendo más de un 8%. Las razones principales de dicha caída son las que desde ANAVE venimos señalando hace ya mucho tiempo y a las que me refería hace un año, en las palabras que pronuncié en la última Asamblea: la legislación española que regula la contratación de trabajadores no comunitarios es totalmente inadecuada al transporte marítimo y somete a las empresas navieras a una considerable inseguridad jurídica. Todos sabemos que la solución es volver a la regulación anterior a 2004, establecida en su momento por un gobierno del Partido Popular, que tan buenos resultados dio. ¿Cuál es la razón de que no se haya tomado aún esa medida y, como consecuencia, siga descendiendo la flota mercante española y las oportunidades de empleo para los marinos españoles? Esta debería ser, a mi entender, la primera medida a tomar en la puesta en marcha de la Declaración de Atenas.

Pero eso no es todo. Como consecuencia de la puesta en marcha en España, el pasado año, del Convenio Laboral Marítimo de la OIT, en colaboración con la Administración, hemos detectado varios aspectos más en los que la normativa laboral española no se adecúa a las prácticas generalizadas en el mercado internacional. Se trata de aspectos como la regulación de las agencias de colocación de marinos, los certificados médicos, algunos aspectos de la regulación sobre prevención de riesgos laborales, etc. Desde nuestro punto de vista, si queremos de verdad potenciar la competitividad del registro español, el enfoque no debería ser cómo se adapta el sector naviero a las normas laborales

pensadas para tierra, sino como adaptamos el marco regulador nacional a la realidad internacional del sector.

En suma, los armadores españoles aplaudimos la Declaración y pensamos que sus objetivos son plenamente adecuados para relanzar en España la inversión y el empleo en la marina mercante. Pero a la vez urgimos a que esos objetivos e intenciones se traduzcan cuanto antes en actuaciones y resultados concretos, porque si no, carecerán de utilidad práctica.

No quisiera terminar sin hacer una referencia al Proyecto de Ley de Navegación Marítima que, tras un larguísimo periodo de elaboración, se encuentra ya en fase muy adelantada de tramitación parlamentaria, en este momento en el Senado. Estamos seguros de que, cuando por fin entre en vigor, va a constituir una aportación muy positiva a la modernización, claridad y seguridad jurídica de nuestro sector y, por ello, ANAVE ha apoyado este proyecto desde su origen. Me complace reconocer que en la elaboración de este texto legislativo los ministerios de Justicia y de Fomento han tenido muy en cuenta las opiniones y propuestas que les hemos hecho llegar desde nuestra asociación, hasta el punto de que, al menos en algunos de los títulos de la Ley, podemos sentirnos incluso coautores de la misma.

En este sentido, agradezco la presencia en este acto del Subsecretario del ministerio de Justicia y de varios Diputados que han participado activamente en el debate de esta iniciativa, como son D. Andrés Ayala, D. José Segura y D. Rafael Simancas.

Sin embargo, no puedo dejar de lamentar que, justo antes del inicio del trámite parlamentario y durante el mismo se hayan eliminado del Proyecto un par de puntos que no hacen sino separar el marco regulador de la Marina Mercante española del que aplican la generalidad de los países europeos. Se ha perdido una excelente oportunidad para alinear nuestra legislación a la internacional también en esos aspectos que, insisto, pensamos que debería ser un objetivo prioritario.

Termino, Sra. Secretaria General. Dentro de un año, Dios mediante, termina mi segundo mandato estatutario como presidente de ANAVE y nada me complacería más que poder traerles noticias más positivas sobre la evolución de la marina mercante española que estén basadas en los avances concretos que ya se hayan dado en la puesta en marcha de los objetivos recogidos en la Declaración de Atenas.

Muchas gracias.