

Propuestas para los partidos políticos

20 medidas para relanzar el sector del transporte marítimo como alternativa sostenible de transporte, vector de desarrollo, dinamizador de la economía y creador de empleo.

Abril 2019



ANAVE

- *Organización empresarial de ámbito nacional, constituida para la coordinación, representación, gestión, fomento y defensa de los intereses de las empresas navieras españolas.*
- *Fundada en 1977, tiene sus orígenes en una organización anterior, OFICEMA, creada en 1951. ANAVE cumple 68 años en 2019.*
- *Para el cumplimiento de sus fines, entre otras actividades, ANAVE mantiene contactos regulares con la Administración nacional y de la Unión Europea y con organizaciones sindicales.*

Miembro de:



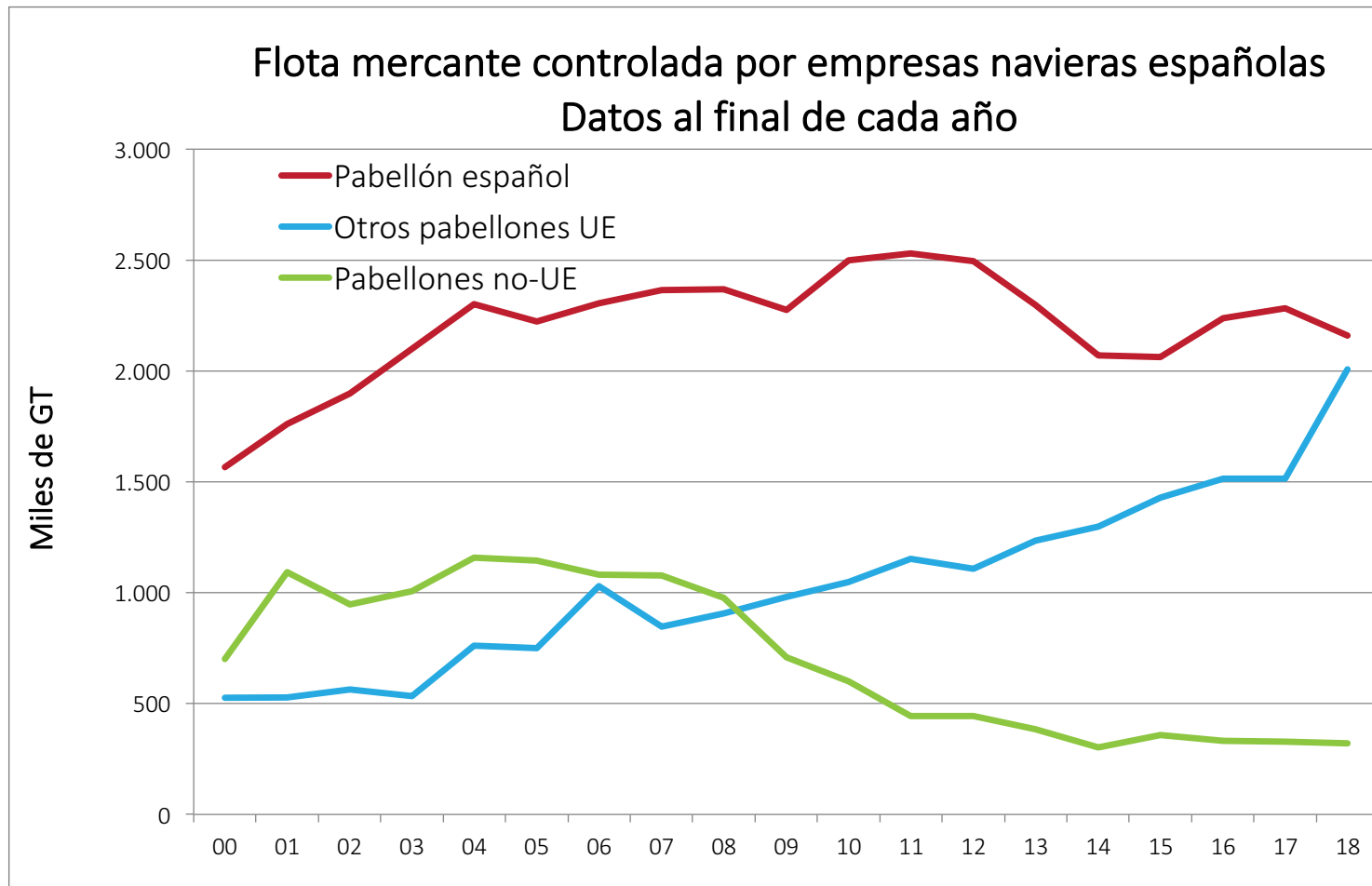
El transporte marítimo: un aliado para la movilidad sostenible

- **El buque es, con gran diferencia, el modo de transporte que genera menos emisiones de CO₂ y menos costes externos.** Por ello, un elemento clave de la política de transportes de la UE es promover el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) y las Autopistas del Mar, como alternativas sostenibles al transporte por carretera. Así se reconoce también expresamente en el **art. 14 del Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética** aprobado por el Gobierno el 19 de febrero de 2019.
- Ya hoy el 49% de los camiones entre España e Italia viajan por mar. Pero **la contribución del TMCD a la sostenibilidad podría ser mucho mayor** si se aplicasen una serie de **medidas que proponemos.**
- Igualmente ocurre en el transporte de pasajeros con los territorios no peninsulares, este caso en relación con el transporte aéreo, que **emite unas 60 veces más CO₂ por pasajero·km que el marítimo.**
- En los próximos años van a entrar en vigor nuevas normas medioambientales que van a **reforzar aún más las ya claras ventajas de sostenibilidad de transporte marítimo**, como una reducción drástica de las emisiones de azufre. ANAVE propone un **conjunto adicional de medidas** para ayudar al sector naviero a asumir los enormes costes que le van a suponer estas nuevas normas.

Un sector naviero español en fuerte crecimiento inversor

- En los últimos dos años, **los armadores españoles han invertido unos 2.100 millones de euros para ampliar y modernizar su flota.**
- Como resultado, entre 2018 y 2020, la flota mercante total controlada por armadores españoles pasará de 4,1 a 5,0 millones de toneladas de arqueo (GT), **aumentando un 22%.**
- Lamentablemente, la mayor parte de estos nuevos buques se abanderará en registros europeos diferentes del español, por la **falta de competitividad del Registro Especial de Canarias (REC).**
- Como muestra el ***gráfico de la página siguiente***, los armadores españoles vienen optando claramente por abanderar sus buques en ***registros de otros países europeos***, como Malta, Chipre y Madeira, no solo por razones de costes, sino también por la mayor agilidad administrativa.
- Para ***fomentar el empleo de marinos españoles***, que se precisan para la Administración marítima y otros sectores, es necesario y urgente impulsar la competitividad del REC mediante un conjunto de medidas laborales y administrativas que ***no tendrían coste presupuestario.***

La evidente necesidad de reforzar la competitividad del pabellón español



Tres grandes objetivos



Promoción del modo marítimo, como alternativa sostenible de transporte



Mejora adicional de la sostenibilidad del transporte marítimo



Transporte marítimo: vector de desarrollo económico y de creación de empleo

Promoción del modo marítimo, como alternativa sostenible de transporte

Impulso al TMCD y a las Autopistas del Mar

1. Introducción de un sistema de incentivos económicos a la demanda (Ecobono), similar al probado con éxito en Italia.
2. Flexibilidad horaria de los servicios de estiba al Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD).
3. Concesión automática de exenciones de practicaaje al TMCD al cumplirse el número de escalas requerido.
4. Simplificación de los trámites administrativos.
5. Exenciones al Convenio de Gestión de Aguas de Lastre.
6. Prioridad en los planes de inversión pública a las conexiones terrestres entre los puertos y las Redes Transeuropeas.

Fomento del transporte de marítimo de pasajeros

7. Recuperar la bonificación al transporte de un vehículo en régimen de pasaje de los residentes en las comunidades no peninsulares.
8. Eliminar discriminaciones contra el transporte marítimo frente al aéreo en la regulación de las mismas subvenciones.

Mejora adicional de la sostenibilidad del transporte marítimo

Introducción de nuevas tecnologías para la sostenibilidad

9. Desarrollar el procedimiento de concesión de avales del Estado a la inversión de las empresas navieras y adaptarlo al nuevo objetivo: introducción de tecnologías para la sostenibilidad.
10. Impulso al GNL como combustible marino.
11. Creación de un Consejo Nacional de I+D+i para el desarrollo de tecnologías sin carbono en el transporte marítimo.

Ratificación de Convenios Internacionales sobre asuntos medioambientales

12. Ratificar los Convenios adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Transporte marítimo: vector de desarrollo económico y de creación de empleo

Impulso a la competitividad de los buques mercantes de bandera española *Aspectos administrativos*

13. Centralización de todas las competencias Administrativas del Registro Especial de Canarias (REC) en un único organismo.
14. Medidas transitorias en colaboración con varios ministerios:
 - a. Simplificación trámites administrativos del enrole de marinos no comunitarios en buques del REC (Empleo).
 - b. Simplificar la tramitación de visados para enrolar en España, en buques españoles, marinos no UE (Asuntos Exteriores).
 - c. Centralización inspecciones físicas del Convenio MLC en las Capitanías Marítimas (Fomento y Empleo).
 - d. Seguridad privada a bordo antipiratería: regular el embarque de guardas privados (Interior).
 - e. Delegación en Organizaciones Reconocidas (Fomento).
 - f. Tratamiento específico de los seguros de Protección e Indemnización (Justicia).
 - g. Responsabilidad por infracciones de la tripulación.

Transporte marítimo: vector de desarrollo económico y de creación de empleo

Impulso a la competitividad de los buques mercantes de bandera española *Aspectos laborales*

15. Aplicación de la posibilidad de ampliar caso a caso el porcentaje de marinos no UE, prevista en la Ley de Puertos y Marina Mercante (ej. cuadro mínimo).
16. Alinear las normas sobre jornada de trabajo y descansos con los mínimos establecidos en los convenios STCW y MLC.
17. Regular las agencias de empleo de marinos. (exigido por el Convenio MLC 2006).
18. Aplicación de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales a las empresas navieras.
19. Aumento de la subvención al enrole de alumnos de náutica en prácticas.
20. Admitir el trabajo a bordo de buques mercantes como supuesto válido para el Contrato por obra o servicio determinado.

Detalle de las medidas propuestas

Impulso al TMCD y a las Autopistas del Mar (I)

1. Introducir un incentivo económico a la demanda (Ecobono) para los transportistas por carretera u operadores logísticos que embarquen camiones o semirremolques en servicios regulares de TMCD, por un importe equivalente a un porcentaje de la tarifa marítima abonada, en términos compatibles con la normativa UE. [Medidas a introducir en la LPGE].
2. En el desarrollo reglamentario pendiente del RD Ley 8/2017, modificación legal de los servicios de Estiba, introducir la máxima flexibilidad horaria a los servicios de TMCD, de tal modo que se facturen únicamente las horas efectivamente trabajadas.
3. Conceder automáticamente las exenciones de practicaje a los buques en servicios regulares de TMCD cuando se cumpla el número de 30 escalas requerido por la Orden FOM 1621/2002. [Modificación de dicha Orden]

Detalle de las medidas propuestas

Impulso al TMCD y a las Autopistas del Mar (II)

4. Simplificación trámites administrativos: introducción acelerada de la Ventanilla Única Europea en tráficos con Italia y Francia. [Acuerdo de trílogos en la UE, pendiente de ratificación por Consejo y Parlamento]
5. El Convenio Internacional sobre Gestión de Aguas de Lastre, prevé un sistema de exenciones en los viajes cortos, a los buques que únicamente operen en una zona determinada. Para no penalizar los tráficos de TMCD españoles, resulta prioritario acordar un régimen de exenciones con los países vecinos.
6. Dar la máxima prioridad, en los planes de inversión pública en Infraestructuras y Transportes a las conexiones por carretera y ferrocarril entre los puertos marítimos y las vías de alta capacidad incluidas dentro de las Redes Transeuropeas (TEN-T).

Detalle de las medidas propuestas

Fomento del transporte marítimo de pasajeros

7. En las subvenciones a pasajeros residentes en Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla, recuperar la posibilidad de bonificar un vehículo en régimen de pasaje como un elemento más del equipaje.

Modificación RD 1316/2001.

8. En las mismas subvenciones, eliminar las discriminaciones existentes contra el transporte marítimo frente al aéreo, tanto en la tramitación como en los conceptos subvencionables. Del mismo modo que se aplica la subvención a dos tramos sucesivos de transporte aéreo, admitirlo cuando se enlace transporte marítimo con aéreo, ferrocarril o carretera.

Modificación RD 1316/2001.

Detalle de las medidas propuestas

Introducción de tecnologías para la sostenibilidad y ratificación de Convenios Internacionales

9. Apoyo al cumplimiento de las normas medioambientales, desarrollando el procedimiento de concesión de los avales estatales a las inversiones por empresas navieras españolas para la instalación de sistemas de tratamiento de aguas de lastre, depuradores de gases de exhaustación de los motores o modificación de los buques para utilizar GNL como combustible. **Modificación Orden PRE/2986/2008**

10. Adaptar los peajes por utilización de infraestructuras básicas del sistema gasista al servicio de suministro de GNL como combustible a buques. **Modificación Orden TEC/1367/2018**

11. Creación de un Consejo Nacional de I+D+i para el desarrollo de tecnologías sin carbono en el transporte marítimo, con participación de armadores, astilleros, industria marítima auxiliar y universidades.

12. Ratificar los convenios medioambientales marítimos de los que España aún no es parte: Convenio HNS (compensación de daños por sustancias nocivas y peligrosas), Convenio de Hong-Kong (reciclaje de buques) y Convenio de Nairobi (remoción de restos de naufragio).

Detalle de las medidas propuestas

Competitividad de los buques mercantes de bandera española

Aspectos administrativos (I)

13. Propuesta fundamental: Centralizar todas las competencias Administrativas relativas a los buques del Registro Especial de Canarias (REC) en **un único organismo**, dependiente de la DG de la Marina Mercante (Ministerio de Fomento), con el objetivo de racionalizar la gestión administrativa del mismo y facilitar la necesaria adaptación de sus normas laborales, técnicas y de inspección a la práctica internacional. ***Norma de rango de Ley.***

- 14. Medidas transitorias**, en colaboración con varios ministerios, en tanto no sea efectiva la centralización propuesta en la medida 13:
- a. **Reforzar la seguridad jurídica del enrole de marinos** no nacionales de la UE en los buques del REC, desligándolo de la aprobación trimestral del Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura. ***Modificación RD 557/2011, Reg. Ley extranjería.***
 - b. **Eximir a los marinos no nacionales de la UE de la obtención de visados** para su enrole en buques del REC (visados que no se exigen para enrolarse en buques de pabellón extranjero en puertos españoles). ***Modificación art. 7.2.e RD 557/2011.***

Detalle de las medidas propuestas

Competitividad de los buques mercantes de bandera española

Aspectos administrativos (II)

- 14. Medidas transitorias** en colaboración con varios ministerios, en tanto no sea efectiva la centralización propuesta en la medida 13 (continuación):
- c. Concentrar en un único organismo**, la DGMM y sus Capitanías Marítimas, las inspecciones físicas de los buques mercantes españoles relativas al Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT (MLC 2006). **Modificación RD 357/2015.**
 - d. Permitir a las empresas de seguridad autorizadas a prestar servicios** de seguridad privada a bordo de buques españoles subcontratar estos servicios con empresas extranjeras acreditadas en otros Estados de la UE, así como alquilar las armas, sujeto a ciertas condiciones. **Modificación Reglamento de Seguridad Privada RD 2364/1994 y Orden PRE 2914/2009.**
 - e. Ampliar las posibilidades de delegación** por el Ministerio de Fomento en Organizaciones Reconocidas, permitiéndoles llevar a cabo inspecciones en España en días festivos, fines de semana o fuera de los horarios laborales ordinarios. **Modificación del RD 877/2011.**

Detalle de las medidas propuestas

Competitividad de los buques mercantes de bandera española

Aspectos administrativos (III)

- 14. Medidas transitorias** en colaboración con varios ministerios, en tanto no sea efectiva la centralización propuesta en la medida 13 (continuación):
- f. Tratamiento específico de los seguros de Protección e Indemnización (P&I),** remitiéndolos a sus propias pólizas y reconociendo la acción directa del perjudicado sólo en los casos en que así está previsto en los Convenios internacionales o en las normas de la UE. ***Modificación Ley 14/2014 de Navegación Marítima***
 - g. Responsabilidad por infracciones de la tripulación:** En las infracciones cometidas durante la navegación, considerar responsables a los miembros de la tripulación que las cometan, sin perjuicio de la responsabilidad civil del armador. ***Modificación RD Leg 2/2011, TRLPEMM.***

Detalle de las medidas propuestas

Competitividad de los buques mercantes de bandera española

Aspectos laborales (I)

15. Aplicar lo ya previsto en el apartado 6 de la DA XVI del RD Leg. 2/2011 (TRLPEMM) para exigir la nacionalidad comunitaria no al 50% de la dotación completa, sino al 50% de la dotación mínima de seguridad (siendo en todo caso el Capitán y Primer Oficial nacionales del EEE).

Instrucción de servicio.

16. Alinear las normas sobre jornada de trabajo y descansos en la mar con los mínimos establecidos en los convenios STCW y MLC 2006, regulando el mínimo de horas de descanso en lugar del máximo de horas de trabajo. ***Modificación del RD 1561/1995.***

17. Regular las agencias de empleo de marinos (agencias de *manning*) según prevé el MLC 2006, elaborando una norma *ad hoc* o bien modificando el RD 1796/2010 sobre Agencias de Colocación ***Real Decreto.***

Detalle de las medidas propuestas

Competitividad de los buques mercantes de bandera española

Aspectos laborales (II)

18. Aplicar flexiblemente la Ley de Prevención de Riesgos Laborales a las empresas navieras, considerando cumplidos aquellos requisitos ya previstos en Convenios Internacionales (Código ISM, Convenio STCW, MLC 2006...), evitando así duplicidades.
19. Reducir los costes de las prácticas de embarque de los alumnos de náutica para la obtención de los títulos profesionales, medida aplicada en varios países de la UE, aumentando de 185.000 a 600.000 euros la dotación presupuestaria prevista en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2019.
20. Admitir genéricamente el trabajo a bordo de buques mercantes inscritos en el REC como uno de los supuestos válidos para la utilización del Contrato por Obra o Servicio Determinado.
Modificación del art. 15 del RDL 1/1995, Estatuto de los Trabajadores.

Algunos datos del sector naviero en España

- Valor añadido estimado (2018): 630 millones de euros
- Empleo directo: 9.900 personas
- Empleo directo + indirecto: 23.200 personas
- Flota mercante controlada (1 enero 2019): 220 buques, 4,485 millones GT

FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

TIPOS DE BUQUES	PABELLÓN ESPAÑOL (REC)			OTROS PABELLONES			TOTAL		
	BUQUES	GT	tpm	BUQUES	GT	tpm	BUQUES	GT	tpm
Petroleros	9	30.504	46.408	8	418.997	802.004	17	449.501	848.412
Graneleros	0	0	0	7	356.966	654.035	7	356.966	654.035
Carga General	13	56.124	79.356	20	76.836	112.878	33	132.960	192.234
Portacontenedores	2	28.032	36.182	8	109.916	121.534	10	137.948	157.716
Roll-on/Roll-off	12	173.407	73.608	8	120.667	46.576	20	294.074	120.184
Frigoríficos	3	14.087	14.579	3	9.033	11.293	6	23.120	25.872
Gases Licuados	14	1.314.497	1.068.326	5	370.698	271.037	19	1.685.195	1.339.363
Pasaje	55	482.943	103.905	30	656.980	133.019	85	1.139.923	236.924
Otros	7	59.324	84.295	16	206.714	332.137	23	266.038	416.432
TOTAL	115	2.158.918	1.506.659	105	2.326.807	2.484.513	220	4.485.725	3.991.172
Datos a 1 de enero de 2019									Fuente: ANAVE

Para más información:

Asociación de Navieros Españoles – ANAVE
 Gabinete de Comunicación - 91 458 00 40
 prensa@anave.es
 www.anave.es