

# La revisión del Reglamento de Extranjería, una ocasión perdida



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

**E**l Registro Especial de Canarias (REC) viene sufriendo en los últimos años una durísima competencia por parte de otros registros de buques que, siendo considerados comunitarios a todos los efectos (como los de Madeira, Malta y Chipre), ofrecen condiciones más atractivas, no sólo en materia fiscal y laboral, sino también, en algunos aspectos técnicos.

Cuando en 2004, por medio del reglamento de la ley de Extranjería, se complicaron los trámites administrativos para el enrole de marinos extranjeros en el Registro canario, desde ANAVE anunciamos que, sin duda alguna, esta medida resultaría negativa no sólo para la flota nacional y las empresas navieras españolas, sino también para el empleo de marinos nacionales.

En aquel momento, el REC contaba con 201 buques. Siete años más tarde, ha perdido ya el 28% de los buques y el 32% de los puestos de trabajo. Sólo en 2010, la flota mercante de transporte inscrita en el REC perdió 11 buques, quedando reducida a sólo 145 unidades.

Según datos de la Asociación europea de navieros (ECSA), de la cual forma parte ANAVE, las navieras de la UE+Noruega mantienen en total unos 470.000 puestos de trabajo en el mar, de los cuales el 65% están ocupados por marinos no nacionales de la UE. Las razones son dos y bien claras: la creciente dificultad para reclutar marinos europeos y la necesidad de compatibilizar unas retribuciones atractivas para los mismos con unos costes totales competitivos en el mercado internacional.

En España los puestos ocupados por extranjeros son menos del 10%, lo que demuestra la clara preferencia de los armadores españoles con los marinos nacionales. Pero, aún así, los trámites administrativos son complicados y, sobre todo, requieren mucho tiempo. Por ejemplo, uno de esos trámites es, la exigencia de un visado (en función del país de origen del marino). Y se da la curiosa (y discriminatoria) circunstancia de que si el marino entra en España en tránsito, para embarcarse en un buque extranjero, se le exime del visado, mientras que si va a hacerlo en un buque español, tiene que ob-

tenerlo. El resultado es que cuando un armador necesita relevar urgentemente a un tripulante (por enfermedad, por ejemplo) no puede hacerlo con la rapidez necesaria. Otros aspectos introducen una notable inseguridad jurídica y no permiten una planificación del personal extranjero a medio-largo plazo.

Por todo ello, a comienzos de 2011, durante la tramitación de un nuevo reglamento de la ley de Extranjería, ANAVE ha vuelto a solicitar la vuelta a la regulación anterior, en el bien entendido de que ello no solamente se traducirá en mayor flexibilidad para las navieras españolas, sino que, como demuestran las cifras anteriores, sería claramente positivo para el empleo de marinos nacionales.

A pesar de haber contado con el apoyo decidido del ministerio de Fomento, el nuevo Reglamento, que se publicó en el BOE el 30 de abril, no contempla ninguna de nuestras propuestas, que no han sido finalmente aceptadas por el de Trabajo. Se ha perdido así una ocasión normativa idónea para restituir la situación anterior.

## Editorial

La revisión del Reglamento de Extranjería, una ocasión perdida

3

## Noticias Marítimas

Situación del Mercado 4

Nacional 5

Internacional 8

anave.es



Boletín informativo de Anave nº 510  
mayo 2011

## Actividades

17 ANAVE

18 Agenda del mes

## Tribuna Profesional

10 Libro Blanco 2011: Nueva estrategia de transportes de la Unión Europea

## Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES  
Informe quinquenal de BIMCO e ISF sobre la mano de obra en los buques

Foto portada: portacontenedores "OPDR Cádiz"