

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 65

16 de enero de 2024

Pág. 48

161/000092

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente Proposición no de Ley relativa al impulso de la competitividad del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, para su debate en la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible.

Exposición de motivos

El transporte marítimo internacional es un sector global, estratégico y liberalizado que precisa para ser competitivo, de un marco regulatorio análogo a nivel global.

A mediados de los años 80, la flota mercante inscrita en los registros de buques de la Unión Europea registró una importante recesión, tanto en términos absolutos como en porcentaje de participación de la flota mundial. La misma tendencia se observó por los buques registrados fuera de la Unión Europea y controlados por compañías que operaban en territorio comunitario.

Para revertir esta tendencia, los principales países marítimos de la Unión Europea, reconociendo a la marina mercante como un activo estratégico que era imprescindible preservar, comienzan a crear segundos registros de buques en sus territorios, a los que dotaron de un régimen administrativo, laboral y fiscal flexible y en línea con las necesidades del sector del transporte marítimo.

A la vista de las diferencias entre los regímenes de ayudas adoptados por los Estados miembros, la Comisión Europea aprobó en 1989 unas Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo. Estas directrices fueron objeto de una revisión en 1997.

Finalmente, el 17 de enero de 2004, se publicó la Comunicación C(2004) 43, Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo que sustituyeron a las Directrices de 1997.

Las Directrices de 2004, actualmente vigentes, establecen los parámetros a partir de los cuales se aprobarán las ayudas de Estado al transporte marítimo, de conformidad con las normas y procedimientos comunitarios previstos por la Comisión. Su vigencia fue prolongada *sine die* por la Comisión en noviembre de 2013. Por tanto, la Comisión Europea viene manteniendo una posición favorable a autorizar amplios apoyos al transporte marítimo al menos en los últimos casi 35 años, lo que confirma la importancia excepcional del sector para la Unión Europea, por el papel esencial que juega en el comercio europeo, y por su propia importancia socioeconómica, como generador de empleo y de riqueza en la UE.

Estas directrices constituyen el fundamento legal para todas las medidas de apoyo al sector naviero existentes en los diferentes Estados de la Unión Europea y, en particular, de los regímenes especiales asociados a los segundos registros de buques.

También España, por su historia, su realidad socioeconómica, su situación y configuración geográfica y sus 7.880 kilómetros de costa, considera a la marina mercante y el transporte marítimo como elementos vitales para su desarrollo económico.

El 24 de noviembre de 1992 se aprobó la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuya Disposición Adicional Decimoquinta incluyó la creación del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras en las Islas Canarias (actualmente Disposición Adicional Decimosexta del Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante).

En el momento de su constitución, las únicas peculiaridades normativas con que contaba el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras eran de ámbito laboral.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 65

16 de enero de 2024

Pág. 49

La Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, introdujo los primeros beneficios fiscales a los buques del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, que fueron posteriormente incrementados por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Por otra parte, la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, modificó la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades y estableció un nuevo régimen de fiscalidad especial para las empresas navieras en función del tonelaje, que fue también recogido en la actual Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades.

Así, mantener la competitividad del registro español y preservar la flota mercante de bandera española tiene una enorme importancia estratégica para España. El carácter cuasi-insular de nuestro país lleva a que el transporte marítimo sea aún más importante para el comercio y la economía española que para la media de la Unión Europea, lo que justifica la existencia de un claro interés público en la adecuada dimensión y calidad de nuestra marina mercante española y en la eficacia y eficiencia del transporte marítimo nacional.

El Reglamento (CEE) n.º 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y países terceros, y el Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos en el interior de los Estados miembros (cabotaje marítimo), permiten que cualquier buque de pabellón de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo pueda prestar en España todo tipo de servicios de transporte marítimo. En consecuencia, si el pabellón español no resulta competitivo con otros del Espacio Económico Europeo, los armadores españoles tienen la posibilidad legal de abanderar sus buques en aquellos registros de Estados miembros del Espacio Económico Europeo que resulten más competitivos.

Tras más de treinta años el régimen laboral y administrativo del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras precisa de una revisión. Desde su creación, el Registro Especial de Canarias se ha visto afectado por la incorporación al ordenamiento jurídico español de diversa normativa que no ha tenido debidamente en cuenta las singularidades antes mencionadas y que emana de diferentes ministerios, lo que está imposibilitando la operativa y práctica de los buques abanderados en el Registro Especial de Canarias.

En los últimos diez años, el tonelaje de la flota controlada en pabellones extranjeros ha crecido un 66 % mientras que la flota controlada bajo pabellón español ha caído un 3 %. En 2022, ninguno de los buques de nueva construcción que se incorporaron a la flota controlada por armadores nacionales se inscribió en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias. Todos se inscribieron en otros registros del Espacio Económico Europeo, y esta tendencia ha continuado durante los primeros meses de 2023. Entre enero y agosto de 2023, 10 buques con cerca de 100.000 GT han cambiado el Registro Especial de Canarias por otros del Espacio Económico Europeo.

La evolución reciente de la flota de las empresas navieras españolas demuestra una clara y creciente preferencia de los armadores españoles por otros registros europeos. Cabe prever que, si las condiciones laborales y técnicas del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras fuesen equiparables a las de los registros europeos más competitivos, una parte sustancial de la flota inscrita en los mismos volvería al pabellón español. Se estima que, a corto plazo, dicho retorno podría ser del 40 % de los buques inscritos en otros registros europeos. Es decir, podrían volver al pabellón español unos 35 buques, con más de 1 millón de GT y unos 1.200 empleos directos.

Por todo lo anteriormente expuesto, y a fin de evitar que el porcentaje de la flota controlada por empresas navieras españolas bajo pabellón español continúe cayendo en los próximos años, resulta fundamental potenciar la competitividad del Registro Especial

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie D Núm. 65

16 de enero de 2024

Pág. 50

de Buques y Empresas Navieras, desarrollando en España una política global y coordinada de transporte marítimo y simplificando la práctica administrativa asociada.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno:

— Adoptar todas las medidas necesarias con vistas a homologar la titulación de capitán y oficiales de marina mercante para dar cumplimiento a las previsiones de la propia Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales; en paralelo, y mientras se formaliza la homologación solicitada, que se acepte y reconozca formalmente la posibilidad de que la formación práctica pueda impartirse a distancia, por un técnico en prevención de riesgos laborales con formación mínima de nivel intermedio y bajo la supervisión del capitán/oficial a cargo de la familiarización del buque.

— Fijar con carácter urgente un criterio de interpretación común para todos los Inspectores de Trabajo que acabe con la inseguridad en materia de normativa sobre jornada de trabajo y descanso de los marinos, adaptándolo a la realidad del trabajo a bordo y con todas las garantías para el trabajador.

— Estudiar la adopción de una modalidad contractual específica adaptada a la realidad de la operativa de los buques y del transporte marítimo.

— Simplificar y flexibilizar la tramitación administrativa del enrole de marinos extranjeros.

— Reforzar la seguridad jurídica del enrole de marinos extracomunitarios en los buques del Registro Especial de Canarias (REC), desligándolo de la I aprobación trimestral del Catálogo de Ocupaciones de Dificil Cobertura; eximir a estos mismos marinos de visados que no se exigen para enrolarse en buques de pabellón extranjero en puertos españoles.

— Racionalizar las Inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo concentrándolas, en la medida de lo posible, en la Administración Marítima, a fin de agilizar el proceso y aumentar su efectividad.

— Flexibilizar los requisitos de nacionalidad de las tripulaciones en concordancia con las normativas de los países de nuestro entorno, debido a la progresiva y creciente escasez de profesionales de este sector, que provoca en ocasiones el reabanderamiento de buques.

— Simplificar y agilizar la tramitación de los reconocimientos médicos de aptitud 'preceptivos y previos al embarque marítimo.

— Dar solución a los problemas de gestión de los certificados que son emitidos únicamente por la Dirección General de la Marina Mercante desde su sede electrónica disponible únicamente en idioma español.

— Reducir la burocracia asociada a la certificación de los botiquines y a la solicitud de recetas para ciertos medicamentos.

— Agilizar y facilitar el funcionamiento del propio Registro Especial de Canarias, acabando con la solicitud de documentación que ya obra en su poder; realizando directamente las gestiones administrativas con el Registro de Bienes Muebles de manera telemática, las comunicaciones interministeriales, etc.; estableciendo oficinas de registro en el resto de los puertos, consulados, etc.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de diciembre de 2023.—**Juan Antonio Rojas Manrique**, Diputado.—**Miguel Tellado Filgueira**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.