

**ACTO PÚBLICO CLAUSURA ASAMBLEA ANAVE – 21 junio 2012**  
**BORRADOR DE INTERVENCIÓN DEL PRESIDENTE DE ANAVE**

Sra. Secretaria General de Transportes, autoridades, Sras. y Sres. amigos todos. Muchas gracias por acompañarnos en este acto, que cada año nos reúne con la Administración y con profesionales de los diversos sectores del ámbito marítimo.

Quiero dar las gracias, muy especialmente, al Director de la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales, que nos ha cedido sus instalaciones para estos actos. Tenemos una colaboración estrecha y habitual con este centro, y es frecuente que ANAVE organice aquí actos y jornadas de tipo técnico, pero es la primera vez que celebramos aquí nuestra asamblea y este acto público. Muchas gracias por darnos esa oportunidad.

Permítanme que dedique dos minutos a presentar brevemente a nuestra asociación. ANAVE agrupa a las empresas armadores y navieras, es decir, a los transportistas marítimos. Tenemos 60 años de vida y, actualmente, 47 empresas asociadas, de las cuales 2 no son españolas, concretamente una es alemana y otra británica y que, en conjunto, operan 169 buques con 3.508.025 GT.

Además de participar activamente en varias organizaciones y asociaciones nacionales e internacionales, ANAVE preside actualmente:

- La asociación europea de armadores (ECSA), que representa al 40% de la flota mercante mundial, por medio de nuestro presidente anterior, D. Juan Riva y, en España,
- El Consejo del Mar de la CEOE, a través de su presidente, D. Adolfo Utor.
- La Asociación Española de Promoción del Transporte de Corta Distancia, por medio de nuestro Director General, D. Manuel Carlier.

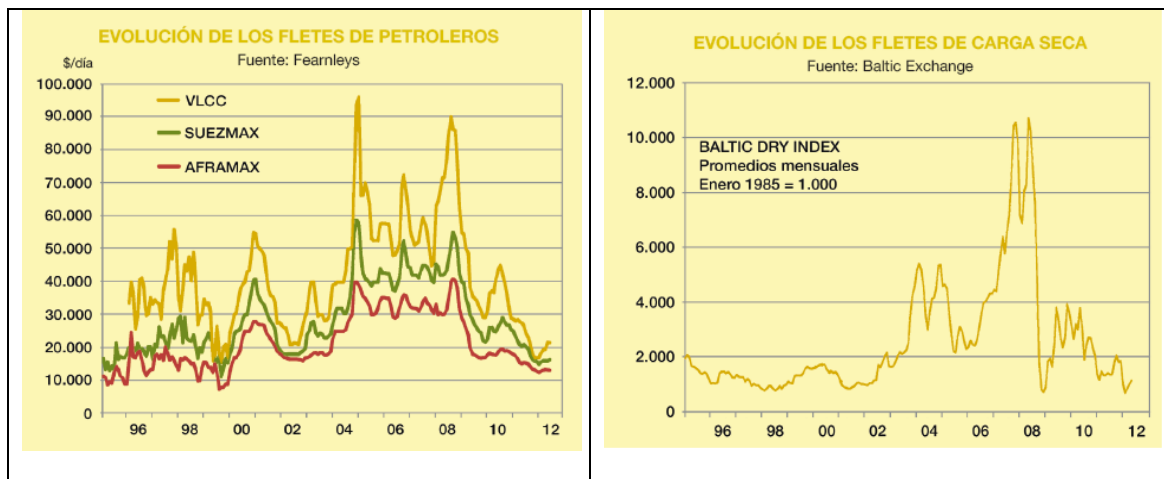
Tengo en esta ocasión la satisfacción de dirigirme a ustedes como presidente **reelecto** de ANAVE, ya que, en la asamblea que acabamos de celebrar, las empresas navieras me han renovado su confianza para un segundo mandato de tres años.

Deseo, y verdaderamente confío, en que la situación de la economía en general y de los mercados marítimos vaya mejorando, no ya en los próximos tres años, sino lo antes posible, porque lo cierto es que los tres años que acaban de pasar los vamos a recordar como extraordinariamente duros para todos.

De hecho, no les descubro nada si les digo que el último año ha sido francamente malo para la economía y el comercio mundial y más aún para el sector naviero.

El crecimiento de la economía mundial fue de un 3,9%, sensiblemente menor que en 2010, especialmente en las economías desarrolladas, pero, aún así, el tonelaje transportado en el transporte marítimo aumentó un 4,1%, lo que no es, en sí, un mal dato. Sin embargo, debido a la acumulación de entregas de nuevos buques, encargados en años anteriores, la capacidad de transporte de la flota creció un 8,9%, es decir, más del doble que la demanda.

Y esta evolución se dio no sólo respecto del mercado marítimo global, sino también en cada uno de sus tres principales sectores: graneleros, petroleros y portacontenedores. Como consecuencia, se ampliaron sensiblemente los excedentes de oferta que ya existían en cada uno de ellos, lo que tiró de los fletes aún más a la baja, **como podemos ver en estos gráficos**, de tal modo que, en muchos tráficos los fletes ni siquiera llegaban para cubrir los costes operativos.



Y lo malo es que, para este año 2012 y para el próximo, todas las previsiones apuntan a que de nuevo la flota aumentará más que la demanda. Eso significa que vamos a continuar con fletes en general muy bajos y elevados niveles de desguaces.

Para completar un panorama durísimo, el precio medio del crudo de petróleo Brent, a lo largo de 2011, fue de 111,3 \$/barril. Aunque en verano 2008 se habían alcanzado, puntualmente, niveles mayores, el dato de 2011 es el máximo histórico del precio medio anual. Como vemos en este gráfico, en los primeros cinco meses de 2012, el precio medio ha sido incluso ligeramente superior y, aunque en estas últimas semanas se haya moderado, las perspectivas a medio plazo no parecen muy tranquilizadoras.

## Precio crudo Brent (\$/barril)



Junto a esta compleja situación en el mercado internacional (excedente de oferta, fletes muy bajos y costes al alza), en el caso de España hay que añadir, como todos bien sabemos, la problemática adicional derivada de la casi inexistencia de crédito y de una morosidad preocupante, por parte incluso de las Administraciones públicas.

A título de mero ejemplo, las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias tienen una deuda atrasada, por las subvenciones a los pasajeros residentes en esas comunidades, que alcanza ahora unos 33 millones de euros con sólo 4 de nuestras empresas navieras asociadas. Parte de esa deuda tiene ya dos años de antigüedad y una de las mayores prioridades de las gestiones de ANAVE en este momento es conseguir que se instrumente lo antes posible un mecanismo que permita abonar esas deudas. Pero luego volveremos sobre este punto.

Por otra parte, a la vista de las estadísticas portuarias, se podría pensar que el comercio marítimo se está recuperando notablemente en España, porque en el primer trimestre se ha registrado un aumento del 8,8% en el tráfico portuario total, especialmente por el aumento de un 17,3% en las mercancías en contenedores. Pero hay que tener en cuenta que, de esos contenedores, el 65% se movieron en tránsito internacional, sin relación con el comercio español. Descontando esas cargas, el crecimiento está siendo de sólo el 3,6% respecto de las exiguas cifras del año pasado. En realidad, y como vemos en estos gráficos, las importaciones y el tráfico de cabotaje están en niveles similares a los de 2000 y 2003, respectivamente, y solo las exportaciones están aumentando sensiblemente.

Con este grave panorama por delante, prefiero no aburrirles con una larga exposición de muchos datos estadísticos. Los servicios de ANAVE han preparado un detallado informe, que se les acaba de entregar, y en el que podrán encontrar abundantes datos, gráficos y comentarios sobre la evolución del mercado marítimo en el ámbito nacional

e internacional, aunque ya les he adelantado que no son precisamente muy positivos, y también sobre las principales novedades en materia de política y normativa sectorial.

Sra. Secretaria General, pienso que es más útil aprovechar su presencia y la de tantas autoridades e invitados con nosotros para exponerle unos pocos temas que considero claves para el futuro de las empresas navieras españolas, y que son los siguientes.

En primer lugar, la Dirección General de la Marina Mercante ha anunciado un **Plan Estratégico para promover la competitividad del Registro Especial de Canarias (REC)**.

Como es sabido, la normativa comunitaria sobre Libertad de Establecimiento permite a los armadores inscribir sus buques en el registro marítimo de cualquier Estado miembro, con acceso a todos los tráficos, incluyendo los de cabotaje nacional en la UE. Por tanto, si las condiciones del registro español no resultan competitivas, los armadores, más pronto o más tarde, se irán viendo obligados a abandonarlo y nos quedaremos sin flota de bandera española. Por tanto, la puesta en marcha de dicho Plan es oportuna y necesaria. Desde ANAVE, aplaudimos esta iniciativa, y queremos aportar a la DGMM unas propuestas concretas que podrían incluirse en el mismo.

**Pensamos que hay un potencial de crecimiento importante** en el sector marítimo español en general y en la marina mercante en particular, que podría contribuir al tan necesario crecimiento de la economía española. **Y, pensamos, en concreto, que el Registro Especial de Canarias podría ser un instrumento clave para apoyar el crecimiento de la marina mercante española.** En muchos aspectos sus condiciones son ya adecuadas para ello. Pero hay que conseguir que funcione mejor, especialmente en dos campos, que nos parecen ambos fundamentales:

**Pensamos que hay que proporcionar seguridad jurídica al enrole de tripulantes no comunitarios** en los buques del REC, como elemento imprescindible para su competitividad.

Como ya hemos visto, los niveles de fletes están tan bajos en los mercados que sólo pueden salir adelante las empresas y buques más competitivos. En esta situación, la única vía para poder ofrecer unas condiciones salariales y laborales que puedan resultar atractivas para los marinos europeos es contratar determinados porcentajes de tripulantes de países terceros, a unos salarios referenciados al coste de la vida en sus países de origen. Se trata de una solución pragmática y eficaz que la generalidad de los países marítimos europeos ha solucionado por medio de los Registros Especiales. En España disponemos de las herramientas legales necesarias para ello desde 1992, a través del **Registro Especial de Canarias (REC)**, que este año cumplirá 20 años y que permite contratar el 50% de los tripulantes (salvo capitán y primer oficial) en dichas condiciones.

De hecho, hasta 2004 el REC funcionó bien y permitió un crecimiento sostenido de la flota registrada en España, como pueden ver en este primer **gráfico**.

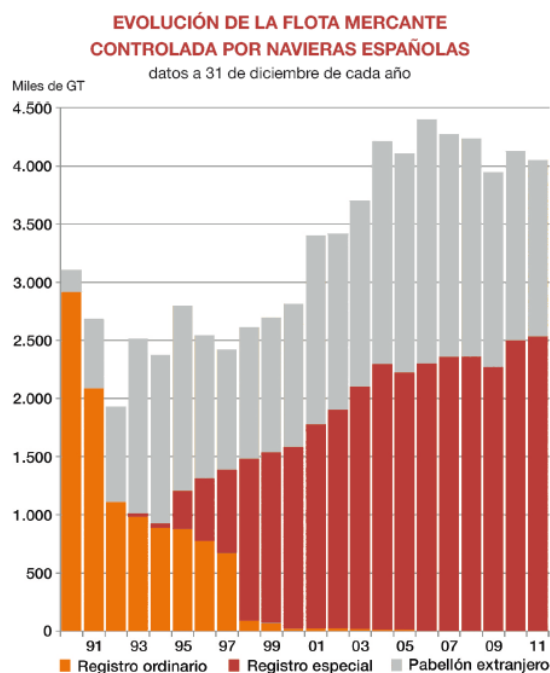
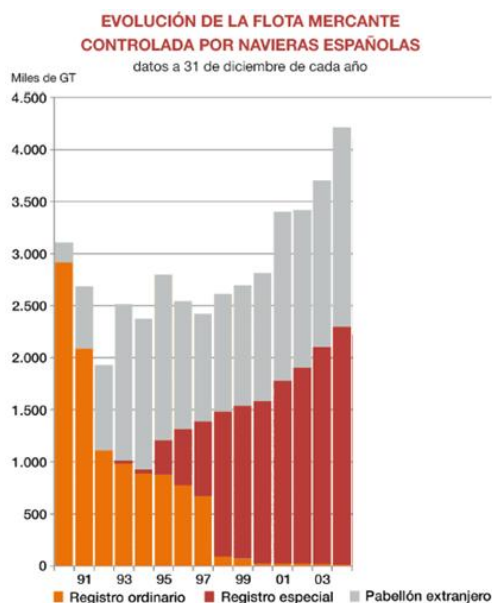
Ahora bien, la modificación de **la legislación sobre Extranjería desde 2005 dificultó mucho la aplicación y limitó la efectividad del Registro canario**. Por ello, en los últimos 7 años los armadores españoles se han ido decantando claramente por otros registros europeos, especialmente el de Malta, comunitario a todos los efectos, habiéndose registrado en el mismo 21 buques, con 514.210 GT, propiedad de armadores españoles.

Como consecuencia, y según podemos ver al completar el gráfico, en estos últimos 7 años la flota mercante de pabellón español ha dejado de crecer, manteniendo sensiblemente su tonelaje y, aunque esto no aparece en el gráfico, **ha perdido casi el 35% de sus puestos de trabajo**.

Por ello, y con el objetivo de recuperar flota y puestos de empleo de marinos nacionales bajo el pabellón español, desde ANAVE proponemos la vuelta al régimen laboral que estuvo vigente hasta 2005, mediante unas modificaciones al Reglamento de la Ley de Extranjería.

**En segundo lugar**, es evidente que los armadores no seleccionan los registros para operar sus buques únicamente en función de los costes laborales, sino también por un conjunto de factores, entre los cuales uno muy importante es el régimen de inspecciones a que se sometan sus buques.

**En este terreno, sería importante dotar a los mecanismos de inspección de buques de la Administración marítima de la agilidad y flexibilidad que precisa el sector**, principalmente aumentando las posibilidades de delegación en entidades reconocidas, como las Sociedades de Clasificación.



Para valorar bien este punto, permítanme recordarles que los buques están sometidos a una complejísima normativa nacional e internacional, según la cual, dependiendo de su tipo, están obligados a llevar a bordo más de 50 certificados, documentos y libros de registro, todos ellos sujetos a las pertinentes inspecciones.

Aunque no sea estrictamente obligatorio, en la práctica todos los buques mercantes están clasificados por una **Sociedad de Clasificación** y están sujetos a inspecciones por parte de la misma. Además, el **Estado de bandera** tiene derecho a repetir dichas revisiones por parte de sus propios inspectores. Los buques son también inspeccionados por los **Estados rectores de los puertos** que visitan. Para evitar duplicidades y esta sobresaturación de inspecciones, la gran mayoría de los registros europeos (Reino Unido, Italia, Alemania, etc.) hace muchos años que delegan sus inspecciones estatutarias en una serie de sociedades de clasificación reconocidas y éste es, de hecho, un aspecto de gran interés para el armador porque le aporta una gran flexibilidad. De hecho, en una reciente encuesta llevada a cabo en el Reino Unido, sus armadores valoraron una serie de mejoras introducidas en este sentido como un elemento que aumentó notablemente el atractivo del registro británico.

Nos consta que la Dirección General de la Marina Mercante ya está avanzando en este campo, que nos parece de gran importancia. Junto con cuestiones de tipo más bien técnico, hay aspectos de orden jurídico aún pendientes de resolver, en particular la posibilidad de que las sociedades de clasificación, cuando actúen por delegación de la Administración, puedan **limitar su responsabilidad, en los términos establecidos en la directiva comunitaria sobre esta materia.**

Pensamos que estos dos elementos podrían ser muy eficaces para devolver al Registro Especial de Canarias la competitividad que sin duda ha perdido en los últimos años.

Junto con esto, Sra. Secretaria General, hay tres breves mensajes adicionales que querría trasladarle.

El primero es la reciente y positiva experiencia que hemos tenido en la tramitación de la propuesta de modificación de la Directiva 1999/32 que regula el contenido de azufre en los combustibles marítimos.

El pasado mes de julio, la Comisión planteó una propuesta que, en varios aspectos, se separaba del marco normativo internacional, establecido en el Anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. El sector naviero europeo, a través de ECSA, pidió que no se introdujese ningún elemento nuevo que fuese más allá de MARPOL, porque **esto pondría en riesgo el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa** y desviaría una parte importante de su demanda al transporte por carretera, lo que **aumentaría notablemente los costes externos asociados al transporte y, en particular, las emisiones de CO<sub>2</sub>.**

Para nuestra preocupación, en el Parlamento Europeo se presentaron inicialmente enmiendas que incluso habrían endurecido aún más la propuesta de la Comisión. No obstante, tras extensos debates, se ha alcanzado recientemente un acuerdo en primera lectura entre el Consejo y el Parlamento que resulta muy concordante con las aspiraciones de ECSA, es decir, en línea con la normativa internacional.

Para conseguir este positivo resultado, se han utilizado dos instrumentos de coordinación que han funcionado muy satisfactoriamente:

Por una parte, la Administración española estableció, desde el primer momento, un grupo de trabajo de coordinación sobre este asunto entre los ministerios de Medio Ambiente, Fomento e Industria, en permanente contacto con las asociaciones empresariales afectadas (ANAVE y la asociación de operadores de petróleo, AOP). Y las posiciones españolas acordadas en este grupo se han defendido de forma muy proactiva y eficaz en los grupos de trabajo del Consejo y en el Comité de Representantes Permanentes.

Por su parte, ECSA, bajo la presidencia de Juan Riva, ha sido capaz de coordinar y consensuar las posiciones de las asociaciones navieras, tarea nada fácil, porque inicialmente eran bastante dispares, pero la reconocida capacidad de Juan para conciliar voluntades ha hecho posible que ECSA presente a las instituciones europeas y muy especialmente ante el Parlamento Europeo, **una posición común y sin fisuras, en defensa de la regulación internacional y de la sostenibilidad del transporte en Europa.**

Creemos que éste ha sido **un ejemplo muy positivo de cómo convendría gestionar siempre este tipo de materias.**

Y, al mismo tiempo, creemos que con este caso se ha sentado en el Parlamento un precedente importante: se ha entendido que, **en materia de normativa marítima de seguridad y medio ambiente, es muy positiva la uniformidad universal de las normas establecidas por la OMI.** Este mismo principio se debería seguir respetando y aplicando en el futuro a otras materias en las que la Comisión ya ha presentado propuestas que, de nuevo, van más allá de los convenios internacionales (como es el caso del reciclaje de buques) o en las que es probable que las presente en el futuro (como las emisiones de CO<sub>2</sub>). **Las empresas navieras españolas y europeas siempre vamos a estar a favor de reforzar las normas de seguridad y medioambientales si se acuerda en la OMI, para que se apliquen a los buques de todas las banderas.**

También unas breves palabras sobre los puertos españoles, en particular sobre el **servicio de practicaaje.**

El presidente de Puertos del Estado ha manifestado reiteradamente que la ley que consensuaron PP y PSOE no se va a modificar, pero que sí pretende que se aplique en todos aquellos puntos que pueden conducir a una mayor eficiencia del transporte

marítimo. Para todas las líneas de corta distancia y de autopistas del mar, el servicio de practicaje resulta especialmente gravoso por tratarse de buques que hacen escalas regulares y muy frecuentes por lo que, en realidad, no necesitan ese servicio.

Consciente de ello, y precisamente para facilitar el desarrollo del Transporte Marítimo de Corta Distancia, **la Comisión Europea ha lanzado un estudio sobre las condiciones para concesión de exenciones de practicaje** en los diferentes países. Estamos seguros de que en este estudio se va a concluir que España es uno de los países en los que obtener dichas exenciones es más difícil. Pero, siguiendo la filosofía antes expuesta, nos daríamos por satisfechos con que la Orden de 2002, que regula estas exenciones en España, **se cumpliera a rajatabla y en todos los puertos**, sin que en su aplicación, como hasta ahora, exista una gran discrecionalidad por parte de las Capitanías Marítimas, y **con una tramitación lo más rápida posible**. No pedimos más que la aplicación de la normativa existente.

Y, para terminar, quería hacer referencia a una problemática que a las empresas afectadas les preocupa enormemente. Me refiero a las **subvenciones a los pasajeros residentes en los territorios no peninsulares**. Las empresas navieras adelantan el descuento en las tarifas, que luego el Estado les reintegra. Cuando ese reintegro se retrasa, crea a las navieras un desfase de tesorería que, en el mejor de los casos, les genera unos costes financieros muy importantes. En este momento, y como indiqué al comienzo, los gobiernos de Canarias y de Baleares tienen unos atrasos de cerca de dos años con 4 de nuestras empresas asociadas, por un importe total de unos 40 millones de euros (ya que el Gobierno Canario acordó la pasada semana abonar 7 millones). Hemos pedido que se extienda a este tipo de deudas el mecanismo de pago a proveedores que se ha instrumentado para las Comunidades Autónomas y las entidades locales, pero hasta ahora sin resultado. Cualquier gestión que desde el ministerio de Fomento se pueda hacer para conseguir el pago de estas cantidades sería enormemente positiva.

Pero, Sra. Secretaria General, aparte esta situación coyuntural, que confiamos se pueda resolver cuanto antes con su apoyo, existe desde hace muchos años un **tratamiento diferente entre el transporte aéreo y el marítimo, en claro perjuicio de este último**. Sin entrar en muchos detalles, las liquidaciones de los reintegros al transporte aéreo son mensuales y para el marítimo son trimestrales, con los que el desfase de tesorería es tres veces superior; la tramitación es sensiblemente más complicada para el modo marítimo y, sobre todo, no se subvenciona más que el tramo marítimo, es decir, hasta la costa, mientras que en el transporte aéreo un residente canario, puede hacer en avión por ejemplo Tenerife-Madrid, Madrid-Santander, y ambos tramos se le bonifican.

Esta situación de discriminación negativa del modo marítimo es aún menos comprensible si pensamos que en el transporte de un pasajero x km por avión, se emite del



orden de 40 veces más CO2 que si el transporte es en barco, y menos aún si tenemos en cuenta que la subvención a un pasaje marítimo cuesta al Estado, en promedio, un tercio de lo que cuesta la del aéreo. Pero lo cierto es que esas discriminaciones existen y distorsionan el mercado, en perjuicio de las empresas navieras.

Por ello, **ANAVE lleva varios años pidiendo un alineamiento pleno de las normativas aplicables a ambos modos de transporte.**

Sra. Secretaria General, autoridades, amigos, no quiero extenderme más. Muchas gracias por su atención y confiemos que el próximo año, en este mismo acto, tengamos mejores noticias que contarles.

Muchas gracias