

SUMARIO

2 Premios ANAVE de periodismo 2006



3 El sector marítimo español en 2006



4 Protagonista: Fernando Palao



4 Yaiza shipping, última alta en ANAVE



Publicación trimestral del Sector Naviero

Febrero 2007

Noticias

EDITORIAL

El 31 de enero, en la sede de la Dirección General de Desarrollo Industrial, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, se ha firmado un "Acuerdo de Colaboración para la Promoción y Puesta en Marcha del Cluster Marítimo Español". Las Entidades firmantes son: AEDIMAR, ANAVE, AINE, ANEN, CC.OO., Foro Marítimo Vasco, Gerencia del Sector Naval, Fundación Innovamar, PYMAR, UNINAVE y UGT.

El acuerdo de intenciones, apoyado por la Administración, tiene por objeto crear, en breve plazo, la Asociación Cluster Marítimo Español, para desarrollar una visión integrada del Sector Marítimo, en sintonía con el "Libro Verde" sobre la Política Marítima de la Comisión Europea.

Abarcará a la totalidad de las actividades marítimas, es decir: Pesca y Acuicultura, Construcción Naval, Transporte Marítimo, Puertos y Servicios Portuarios, Náutica de Recreo, Actividades Off-shore, Industria Auxiliar, Servicios Marítimos de carácter jurídico, financiero, asegurador y técnico, I+D+i, Asociaciones Profesionales, Universidades y Centros de Formación Marítima; Foros o Clusters Marítimos Regionales y las Organizaciones Sindicales.

El sector marítimo español representa un 3,2% del PIB nacional y el 7,2% si se incluyen sus efectos inducidos sobre otros sectores.

LOS MINISTROS DE TRANSPORTES DE LA UE APUESTAN POR LA OMI

El pasado mes de diciembre, los ministros de Transportes de la UE alcanzaron unas Conclusiones sobre la promoción del *Short Sea Shipping* (SSS) que poca novedad aportan, en general, en un campo en el que la UE lleva ya 15 años trabajando.

Sin embargo, junto con un amplio conjunto de mensajes ya conocidos, aparece un párrafo que ha sido recibido muy positivamente desde el sector y dice: "El SSS es más eficiente en el uso de la energía y, en general, menos dañino para el medio ambiente que otros modos de transporte. Sin embargo, para mantener su positiva imagen y comportamiento medioambiental, deben perseguirse con urgencia mejoras en las emisiones de óxidos de azufre (SOx), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas. A este fin, se deben intensificar los trabajos en los foros apropiados, en particular en la OMI".

En 1997, para reducir las emisiones a la atmósfera procedentes de buques, la OMI adoptó el Anexo VI del Convenio Marpol, que tardó 7 años en entrar en vigor porque la mayoría de los países europeos han sido remisos a ratificarlo. Por ello, la Comisión propuso una Directiva sobre esta materia y, finalmente, ambas normas entraron en vigor casi simultáneamente.

La directiva 2005/33/CE ha sido muy criticada por separarse del marco internacional y, además, según estudios publicados posteriormente, las medidas que impone (reducción del contenido de azufre en los combustibles marinos) tienen una relación eficacia/coste cuatro veces peor que otras posibles, como la depuración de los gases de exhaustación. Esto demuestra nuevamente que los Estados y la UE harían mucho mejor en ratificar cuanto antes, para que entren en vigor universalmente, los Convenios de la OMI, que en producir normas regionales diferentes.

Resulta alentador que los ministros de transportes, precisamente en un debate sobre el tráfico intraeuropeo (porque eso es el SSS), se decanten por la regulación en el marco de la OMI. Esta política sería mucho más eficaz que regular un sector globalizado con un rompecabezas de normativas nacionales diferentes. En cambio, la Comisión y el Parlamento parecen sentirse obligados a demostrar que Europa tiene capacidad legislativa propia.

La asociación naviera europea ECSA (*European Community Shipowners' Associations*), de la cual forma parte ANAVE, organiza un seminario en Bruselas, el día 6 de marzo, bajo el lema "El Transporte Marítimo Europeo: un Sector Global al Servicio del Comercio Mundial y Europeo" en el que se resaltarán este carácter internacional y globalizado de nuestro sector.

Galardonados: Diario de Avisos, Moneda Única, Alerta e Intereconomía TV

En el acto de entrega intervinieron el Director General de la Marina Mercante y el portavoz socialista en la Comisión de Fomento del Congreso

Felipe Martínez:

“Quiero incitar a todos los jóvenes profesionales a escribir y hablar del mar, de los buques y del comercio y a relacionarlo con la economía mundial. El transporte marítimo puede ocupar páginas para el gran público y para todos los medios de comunicación en general.”

Salvador de la Encina:

“Es hora de que el sector marítimo y portuario tengan una estabilidad jurídica mediante una Ley de Puertos aprobada por los dos partidos mayoritarios. No se trata de una reforma política sino de carácter técnico-económico.”

Alejandro Aznar:

“Es necesario contar con un mayor apoyo institucional para que la flota y la actividad naviera en nuestro país se acompañen mejor con el crecimiento de nuestro comercio marítimo, que resulta fundamental para el desarrollo de la economía española.”

La quinta edición de los premios ANAVE de periodismo tuvo como ganadores del Primer Premio, dotado con 6.000 euros, ex-aequo, a los artículos titulados *“La industria naviera navega rumbo a Asia”*, publicado en la revista *Moneda Única*, del que es autora Esmeralda Gayán, y *“Mercantes rumbo al paraíso”*, de Pedro Machado, publicado en el Diario de

Avisos de Santa Cruz de Tenerife. Los dos accésits, dotados con 2.000 euros cada uno, fueron para el artículo *“El ferry Santander-Plymouth, una línea de capital importancia”*, firmado por Mario Crespo y publicado en *Alerta-Diario de Cantabria*, y la entrevista televisada al Director General de ANAVE sobre la Agencia Europea de Seguridad Marítima, realizada por Jimena Hernando y



De izda. a dcha: Mario Crespo, Felipe Martínez, Salvador de la Encina, Luis Pedro Villameriel, Pedro Machado, Jimena Hernando, Esmeralda Gayán y Alejandro Aznar.

emitida en Intereconomía Televisión.

La finalidad de estos premios es divulgar la importancia del transporte marítimo para la economía mundial en general, y la española en particular, así como el elevadísimo nivel de seguridad y respeto al medio ambiente de este modo de transporte y de la flota de las navieras españolas.

La notable calidad de los trabajos presentados ha hecho muy difícil la labor del jurado. ANAVE agradece muy sinceramente a todos los candidatos sus trabajos porque, con su elaboración y publicación, ya nos ha concedido su complicidad para los fines de estos premios.

En esta ocasión, el jurado estuvo compuesto por Felipe Martínez, Director General de la Marina Mercante; Carlos Alsina, Director del programa *“La Bújula”* de Onda Cero; Miguel Portilla, Redactor de Finanzas del diario ABC; así como por Juan Riva y Manuel Carlier, Presidente y Director General de ANAVE.

En el acto de entrega intervino el Director General de la Marina Mercante, quien declaró: *“Gracias a una actividad inspectora importante, hemos conseguido permanecer en la lista blanca de las banderas más seguras del mundo, lo que nos ha exigido y nos va a seguir exigiendo, tanto a la Administración como a las empresas navieras, un considerable esfuerzo”*.

El Portavoz del Grupo Socialista en la Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados, Salvador de la Encina, informó de la situación parlamentaria del Proyecto de Ley General de la Navegación Marítima y de la propuesta de modificación de la Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.

Presidió el acto el Vicepresidente de ANAVE, Alejandro Aznar, quien destacó la creciente importancia del comercio marítimo para la economía española.

Asistieron numerosas personalidades de la Administración y profesionales del sector marítimo. Este acto fue recogido por un gran número de medios de comunicación de ámbito nacional y autonómico.

El tonelaje controlado por navieras españolas creció un 6,9% en 2006

Mayor aumento (10,9%) del pabellón extranjero que del español (3,6%)



Según datos provisionales del Gabinete de Estudios de ANAVE, la flota mercante controlada por navieras españolas totalizaba, al 1 de enero de 2007, 289 buques (8 más que un año antes), con un total de 4,4 millones de GT (+6,9%). El ligero descenso experimentado en 2005 (2,2%) se ha compensado con creces. Entre las razones de esta evolución destacan que las empresas navieras espa-

ñolas han seguido su actividad inversora en el sector, a la vez que se van resolviendo paulatinamente las dudas que los cambios laborales suscitaron sobre la futura competitividad del Registro de Canarias.

No obstante, aún subsisten en alguna medida las dificultades para la contratación de tripulantes extranjeros en los buques de pabellón español, y otros registros comunitarios, como Malta, Chipre o

Madeira, ofrecen una mayor flexibilidad laboral. Por ello, las navieras españolas, por el momento, también en 2006 apostaron en mayor medida por el uso de registros extranjeros para la incorporación de sus nuevas unidades

En el contexto del mercado internacional de fletes, tras los records históricos alcanzados en 2003 y 2004, que fueron años excepcionales, siguieron sensibles descensos en 2005 que, en general, continuaron en 2006. El mercado es cíclico por su propia naturaleza y los elevados fletes de años anteriores han generado niveles también históricos de la cartera de pedidos, que hacen prever una continuidad de los fletes a la baja, tanto en petroleros y graneleros como, muy especialmente, en buques portacontenedores.

Esto significa que las empresas navieras están entrando en unos años que pueden ser especialmente duros para aquellas que más han invertido en nueva flota.

El tráfico portuario español creció un 4,2% en 2006, por encima del PIB (3,8%)

Alcanzará unos 460 millones de toneladas



El tráfico total de los puertos de interés general ascenderá, según datos publicados por Puertos del Estado hasta noviembre de 2006 y las estimaciones del Gabinete de Estudios, a casi 460 millones de toneladas, con un aumento del 4,2%, importante pero sensiblemente inferior a los crecimientos de 2004 y 2005, que fueron próximos al 7,5%.

El ranking de los puertos con mayor actividad sigue encabezado por la bahía de Algeciras, con más de 71 millones de tm y un crecimiento del 4,3%, similar al de la media nacional.

Valencia ha crecido casi un 17% y alcanza, tal vez incluso supere, a Barcelona, situándose ambos en torno a

los 47 millones de tm. Los puertos con mayores aumentos fueron Avilés (+23%), Ceuta (+19%) y Valencia (+17%), mientras que los que registraron mayores descensos fueron Santander (-12%), Almería (-12%) y Gijón (-9%).

Como ya viene ocurriendo desde hace bastantes años, también en 2006 se registró un especial crecimiento de las mercancías en contenedores, que totalizaron unos 124 millones de toneladas (+9,1%) y 12,0 millones de teu (+ 8,1%).

Algeciras, con 3,2 millones de teu, Valencia, con 2,7 millones y Barcelona con 2,3, coparon el 68% de estas cargas. Málaga y Cádiz registraron los mayores aumentos.

Fernando Palao

“El sector marítimo es de gran importancia. Hacen falta medidas que lo promocionen y favorezcan la disponibilidad de marinos en condiciones competitivas”



Secretario General de Transportes

¿Qué aspectos resaltaría del Libro Verde de la UE sobre una futura política Marítima de la UE?

El libro Verde formula una extensa lista de cuestiones para debate cuyo objetivo es configurar y justificar una Política Marítima común de la UE. Es este objetivo final el verdaderamente destacable y el que merece todos los esfuerzos, a sabiendas de las enormes dificultades que tiene su materialización, habida cuenta de los intereses, muchas veces contrapuestos, de los países miembros de la Unión y de las empresas marítimas.

Desde el Ministerio de Fomento, la seguridad marítima, y la prevención y lucha contra la contaminación son aspectos del mayor interés. Es necesaria una coordinación cada vez más estrecha entre los Estados para avanzar en la reducción de los riesgos de accidente marítimo, en el control efectivo de los buques y en la preservación del medio marino. También

una identidad de objetivos y una actuación coordinada a nivel internacional para establecer y hacer cumplir normas uniformes a nivel mundial.

El sector marítimo es de gran importancia económica y estratégica para España y Europa. Hacen falta nuevas medidas que lo promocionen para poder competir con los modos de transporte terrestres alternativos y otras que favorezcan la disponibilidad de marinos y tripulantes europeos en condiciones competitivas.

Al no haberse aprobado enmiendas a los Presupuestos para 2007 para el fomento de las Autopistas del Mar mediante subvenciones públicas ¿Cómo tiene previsto el Ministerio avanzar sobre esta materia ya en 2007?

El Acuerdo Intergubernamental entre España y Francia, de julio de 2006, en relación con Autopistas del Mar creó una Comisión Intergubernamental encargada

del lanzamiento del Concurso del Proyecto de Autopistas del Mar, para el otorgamiento de ayudas estatales autorizadas a los proyectos seleccionados, con arreglo a unas Bases que constituyen un marco regulatorio del propio proyecto.

España defiende que sean los grupos empresariales de compañías navieras y portuarias interesadas en el proyecto, los que establezcan con libertad las líneas marítimas entre España y Francia que consideran más viables desde el punto de vista económico y más convenientes desde el punto de vista de favorecer, en la mayor medida posible, el objetivo europeo de desplazamiento del transporte por carretera hacia el modo marítimo.

El Concurso se puede lanzar incluso sin que exista partida presupuestaria aprobada en el año 2007 para las Autopistas del Mar. Éstas se comprometerían a posteriori, tras un segundo Acuerdo Intergubernamental.

NOVEDADES EN ANAVE

Yaiza Shipping: Última alta en ANAVE



Yaiza Shipping es una naviera perteneciente al Grupo JSV Logistic que, desde hace unos meses, opera tres nuevos servicios regulares entre puertos de Italia y España.

Actualmente tiene fletados cuatro buques portacontenedores, que cubren las siguientes líneas:

- Tarragona - Salerno - Livorno - Tarragona - Cádiz - Las Palmas
- Alicante - Tenerife - Las Palmas
- Bilbao - Ferrol - Las Palmas - Tenerife - Arrecife - Puerto del Rosario

El Grupo JSV Logistic, fundado por Antonio Herzog en 1995, está especializado en el transporte intermodal de mercancías. Dispone de más de 6.000 contenedores operados por la naviera Yaiza Shipping en los tráfico de cabotaje nacional con Canarias y el SSS entre Italia, España y Portugal.

INSTITUCIONAL

Grupo de Trabajo Laboral Tripartito de Marina Mercante



Marta Rodríguez Tarduchy
Directora General de Inmigración

El pasado mes de diciembre quedó constituido el Grupo de Trabajo Sectorial de Marina Mercante afecto a la Comisión Laboral Tripartita de Inmigración (CLTI), en el que están representados la Administración (Dirección General de Inmigración, Dirección General de la Marina Mercante e Instituto Social de la Marina) junto con ANAVE, UGT-MAR, CCOO-MAR.

El primer trabajo encargado a este Grupo por la CLTI es estudiar el establecimiento de un procedimiento administrativo que, respetando las previsiones de las vigentes legislaciones de extranjería, laboral y de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, sea útil para gestionar, de forma ágil, las solicitudes de autorización de residencia y trabajo de trabajadores extranjeros no comunitarios enrolados en buques españoles.

Actualmente, las empresas navieras españolas emplean unos 240 tripulantes extranjeros (de un total de 6.000), en unos 35 buques. Se trata de una proporción muy pequeña, pero que resulta decisiva a la hora de poder mantener estos buques bajo pabellón nacional.