

## SUMARIO

2

Asamblea de ANAVE 2006



3

Marina mercante y transporte marítimo 2005-2006



4

Protagonista: Luis Villameriel



1

España, en la Lista de las banderas más seguras del mundo



Publicación trimestral del Sector Naviero

Febrero 2006

# Noticias

## EDITORIAL

La modificación de la Ley de Puertos (48/2003) está, desde hace tres meses, paralizada en el Parlamento. Es una materia de máxima importancia para el sector marítimo, pero también para la competitividad de la economía española y que requiere inversiones cuantiosas y a largo plazo. Por ello, pedimos un máximo esfuerzo de consenso entre los principales partidos políticos para conseguir una estabilidad legal, evitando que tramitemos una nueva Ley de Puertos como media cada 4 años, porque así resultará muy difícil para la iniciativa privada comprometer las necesarias inversiones.

Esta ley debería, entre otras cosas, promover la eficiencia económica en todos los servicios portuarios, para obtener el máximo rendimiento de las costosas inversiones en infraestructuras. La existencia de competencia es esencial para asegurar esta eficiencia. No pedimos ninguna ruptura, pero sí que se establezca un objetivo de liberalización a medio plazo y que no se den pasos hacia atrás.

Junto con estos dos principios básicos, ANAVE ha propuesto también enmiendas para evitar que se produzcan subidas abusivas de las tasas portuarias sobre los usuarios cautivos. No obstante, la percepción es que condicionamientos de política general retrasan la materialización de acuerdos o avances fundamentales para nuestro sector.

## LIBRO VERDE: REVISIÓN DE LA POLÍTICA MARÍTIMA EUROPEA

En los primeros días de junio, el comisario europeo de “asuntos marítimos”, Joe Borg, presentó un Libro Verde titulado “Hacia una futura Política Marítima de la Unión: Una visión europea para los océanos y los mares”, cuyo objetivo es abrir un amplio debate sobre cómo debería ser la política marítima de la UE para potenciar las sinergias existentes entre los diferentes subsectores. Esta comunicación reconoce y pondera, públicamente, la enorme importancia de los sectores marítimos para la UE en términos económicos, sociales y medioambientales.

Es evidente que España tendrá que establecer “su posición” sobre las numerosas preguntas para debate que plantea el Libro Verde europeo. Pero, más que limitarnos a un mero ejercicio reactivo, éste sería un buen momento para realizar un ejercicio parecido a nivel nacional que analice el conjunto de nuestros sectores marítimos.

En todo caso, no está de más que la UE revise su política marítima, porque en el último año ha producido varios ejemplos de novedades normativas negativas para el sector naviero y el transporte marítimo:

- Una Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos, que va mucho más allá de las exigencias de la OMI y que deteriora la competitividad del Short Sea Shipping frente a la carretera.
- Otra sobre sanciones penales por descargas contaminantes de los buques incluso debidas a incidentes genuinamente fortuitos (actualmente en el Tribunal de Luxemburgo).
- Y, por segunda vez, el Parlamento Europeo ha rechazado la propuesta de Directiva sobre acceso al mercado de los servicios portuarios.

Y eso no es todo: a finales del pasado año, la Comisión presentó el llamado paquete Erika III que, junto con otras propuestas sobre Seguridad Marítima que tienen el apoyo de las navieras, incluye dos propuestas sobre responsabilidades y su aseguramiento que preocupan al sector por apartarse de nuevo del marco aplicable en el ámbito mundial.

Pedimos, uniéndonos a las voces de todas las asociaciones navieras internacionales, que en todas estas materias la UE lleve a la OMI las propuestas de revisión a los Convenios internacionales que considere necesarias y, eso sí, establezca en Europa los mecanismos más eficaces para controlar su debido cumplimiento por parte de todos los buques, sea cual sea su bandera. De otra forma se perjudicará a las empresas europeas, sin solucionar ningún problema en absoluto.

Foto portada: Metanero BILBAO KNUITSEN, de Knutsen España, en Bilbao



De izda. a dcha.: Fernando Palao, Juan Riva y Ana María de Miguel.

**El 28 de junio, ANAVE celebró su Asamblea General, en cuyo acto de clausura intervinieron el Secretario General de Transportes, Fernando Palao, la Subsecretaria de Justicia, Ana María de Miguel, y el Presidente de ANAVE, Juan Riva.**

## Fernando Palao: “España y Francia han llegado a un acuerdo sobre las Autopistas del Mar en el arco Atlántico”

**F**ernando Palao, Secretario General de Transportes, se refirió en su discurso a las Autopistas del Mar: “Dentro del marco del PEIT, estamos trabajando para dotar económicamente un acuerdo firmado entre las Administraciones de España y Francia, en el que se consideren ayudas financieras para el desarrollo de las autopistas marítimas de la fachada Atlántico-Canal de la Mancha-Mar del norte.” “Las propuestas que presentarán conjuntamente ambos Estados serán las resultantes de la licitación pública que se prevé llevar a cabo en el segundo semestre de 2006.”

Respecto de los avales estatales, manifestó “Lamentablemente también hay alguna sombra que, muy a mi pesar, tengo que reconocer y ésta es no haber podido modificar el régimen operativo de los avales del Estado para la adquisición de

buques.” “Entendemos que los principales escollos han sido salvados y espero que en breve podamos contar con una norma estable y eficaz que posibilite a las empresas navieras hacer uso de este mecanismo, que nosotros entendemos de gran utilidad.”



Vista general de la Asamblea.

**Juan Riva fue reelegido Presidente de la Asociación de Navieros Españoles para un segundo mandato de tres años.**

## Ana María de Miguel: “ANAVE ha jugado un papel muy relevante en la Ley General de la Navegación por la sensatez de sus propuestas”

**E**l Anteproyecto de Ley General de Navegación que el mes de julio irá al Consejo de Ministros “es el resultado de un intenso proceso de consulta a los sectores afectados, entre los que ANAVE ha jugado un papel muy relevante, lo cual hay que decir que se debe no tanto a su importancia económica, que la tiene lógicamente, como a la

sensatez de sus propuestas”, declaró la Subsecretaria de Justicia, Ana María de Miguel. “Esta Asociación ha sido la primera en poner de manifiesto la necesidad de que los convenios internacionales se articularan correctamente en la futura Ley.”

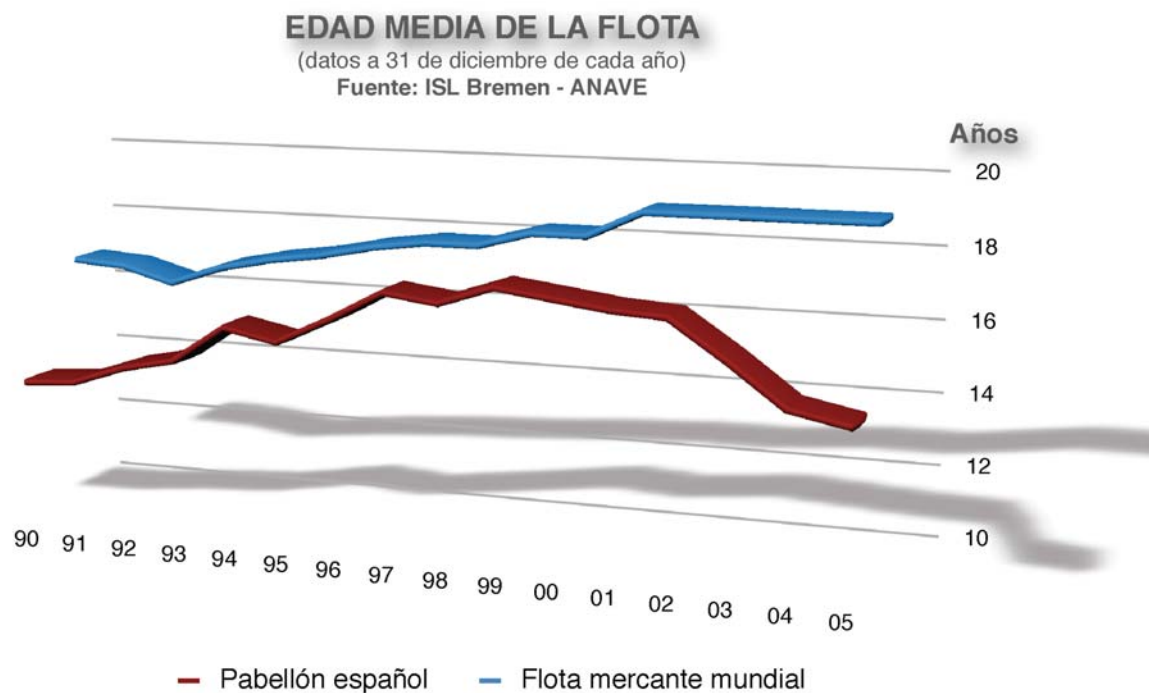
Por su parte, el Presidente de ANAVE, Juan Riva, valoró la evolución reciente del sector naviero: “Algunos países europeos han sabido aprovechar la excepcional coyuntura del mercado de fletes para aumentar de forma muy significativa sus flotas. En esta situación, no deja de ser paradójico que en 2005, tras 10 años consecutivos de crecimiento, y en un año en que el comercio marítimo español aumentó más de un 8%, la flota de pabellón español redujese su tonelaje un 3%.” Riva atribuyó este cambio de tendencia a las modificaciones del marco laboral que han dificultado extraordinariamente la contratación de marinos no comunitarios en buques españoles.

Respecto a las numerosas iniciativas legales en curso que afectan al sector marítimo, “sólo la ley de adaptación a las nuevas directrices comunitarias se ha convertido en una realidad. El Proyecto de Ley de modificación de la Ley de Puertos se encuentra paralizado en el Parlamento. Hemos pedido que se haga un máximo esfuerzo de consenso entre los principales partidos políticos para conseguir estabilidad legal, evitando que pongamos una nueva Ley en el Parlamento como media cada 4 años, y que se establezca un proceso gradual de avance hacia un marco más eficiente de prestación de los servicios portuarios.”

Finalmente, recordó que, desde el 1 de enero de 2006, la flota española figura en la Lista Blanca del Memorándum de París. “Los buques subestandar no sólo son un peligro para el medio ambiente y la seguridad, sino también una competencia desleal que debe erradicarse.”



Foto cedida por Diario del Puerto-Diario del Transporte.



## La edad media de la flota española vuelve a reducirse y alcanza 14,5 años

**A 1 de mayo de 2006, las navieras españolas controlaban 289 buques, con 4,3 millones de GT. Desde enero, la flota controlada bajo pabellón extranjero aumentó un 14% y la del REC permaneció estancada.**

**T**ras dos años excepcionales, los fletes marítimos experimentaron en 2005 una lógica y esperada corrección a la baja. Se mantuvieron, sin embargo, en niveles medios aún positivos en una perspectiva histórica, teniendo en cuenta que la capacidad de transporte de la flota mundial creció nada menos que un 6,4%. Ello fue posible gracias a que la demanda de transporte marítimo, apoyada en el fenómeno de China, aumentó muy sensiblemente (3,9%).

A 1 de enero de 2006, la cartera de pedidos mundial sumaba 242,6 millones de tpm, un récord histórico absoluto (el anterior se registró en 1973). Los astilleros de la UE-25

alcanzaron un 15,7% de las contrataciones totales, en CGT. Corea del Sur continuó liderando este sector, con un 35,6% del total de las CGT contratadas, seguida de Japón (21,8%) y China (15,1%).

El comercio marítimo español (importaciones+exportaciones+cabotaje) aumentó en 2005 un 8,2%, rozando los 340 millones de tm, un nuevo máximo histórico. En el último lustro, el comercio marítimo español ha crecido un 21,8% y en el último decenio lo ha hecho un 47,4%, que equivale a casi un 4,0% anual acumulativo.

A 1 de enero de 2006, las navieras españolas controlaban 281

buques con 4,1 mill. de GT, de ellos 112 con pabellón extranjero. Mientras la flota controlada en el extranjero se mantuvo prácticamente estable durante 2005, la controlada bajo pabellón español redujo su tonelaje un 3,6%.

En el terreno normativo, la OIT adoptó, en febrero de 2006, un nuevo Convenio que refunde y actualiza todos los convenios de esta organización sobre el trabajo marítimo. En la OMI se acordó desarrollar un nuevo Convenio sobre Reciclaje de Buques.

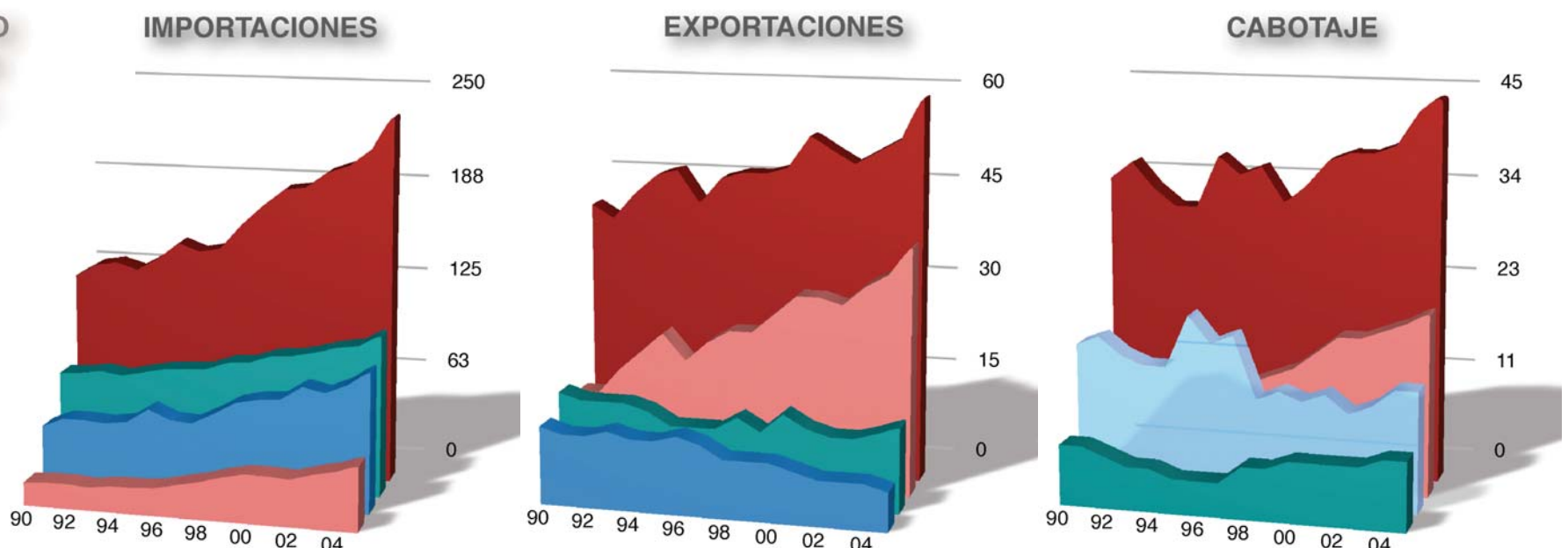
En la UE, sin embargo, se adoptaron varias Directivas que van más allá de las normas internacionales y se rechazó la liberalización de los servicios portuarios.

El nuevo Reglamento de la Ley de Extranjería, bloqueó la contratación de tripulantes no comunitarios en los buques del Registro Especial de Canarias (REC).

ANAVE ha insistido en la necesidad de un cambio legal. Dado que en todos los tráficlos los buques españoles deben competir con los de otros países, la competitividad y la estabilidad del marco son fundamentales y hoy día, eso significa, necesariamente, que en los buques españoles se deben poder emplear cierto porcentaje de marinos no comunitarios. En muchos tráficlos la única alternativa es abanderar en el extranjero, lo que destruye empleo nacional.

El 26 de junio, la "Comisión Tripartita Laboral" ratificó el acuerdo suscrito en marzo entre ANAVE, UGT y CC.OO. lo que desbloquea el enrole de extranjeros con un cupo máximo de 400 puestos ocupados simultáneamente. Además, se va a agilizar todo lo posible la tramitación administrativa.

**COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL**  
(mill. de tm)



# Luis Villameriel

*“El Ministerio de Justicia, ha buscado conocer el sector, entenderlo y aprobar una norma que realmente sea útil para todos”*



**Secretario General Técnico del Ministerio de Justicia**

¿Cuáles son los objetivos que el Ministerio de Justicia se plantea con la Ley General de Navegación?

El Ministerio de Justicia, que viene renovando partes importantes de nuestro ordenamiento jurídico, como la Ley de Enjuiciamiento Civil o la Ley Concursal, acometió la modernización del Derecho marítimo español, constituyendo una Sección especial en la Comisión General de Codificación para que formulara una propuesta. Fruto del concienzudo y meritorio trabajo de esta Sección fue la Propuesta de Anteproyecto de Ley General de Navegación Marítima, que el Ministro de Justicia presentó en febrero de 2005.

Sobre esta base, los objetivos se centran en la modernización de nuestro Derecho de la navegación marítima, pasando por dotarle de la homogeneidad necesaria con el Derecho Marítimo Internacional. Con ello,

proporcionar seguridad jurídica, al asegurar un correcto engarce con las normas españolas, europeas y Convenios internacionales hoy vigentes, tanto de Derecho Público como Privado, que, en último término, facilite la interpretación unívoca de esas normas por los tribunales. Y, con todo ello, lograr que las normas observen la realidad práctica de un sector de la importancia del transporte marítimo.

¿Cómo valoraría la aportación de ANAVE a este Proyecto?

Sin duda, muy importante. El Ministerio de Justicia, en estrecha colaboración con el Ministerio de Fomento, ha buscado conocer el sector, entenderlo y aprobar una norma que realmente sea útil para todos. Y junto a ello, ANAVE ha sido un interlocutor:

– Razonable, no ha pedido imposibles ni ha puesto condiciones

inasumibles para la Administración,

- Persuasivo y explicativo, puesto que nos ha ayudado a entender las instituciones que serán objeto de regulación en la futura Ley, y
- Fiable, no ha dado bandazos en sus criterios respecto a la normativa proyectada y ha asumido siempre sus compromisos con el Ministerio.

¿Cuál sería ahora el calendario de tramitación?

En julio va al Consejo de Ministros, en “primera vuelta”, para decidir los trámites formales por los que debe pasar el Anteproyecto. Entre ellos, la petición de informe al Consejo General del Poder Judicial. Cumplidos estos, entre octubre y noviembre, se remitirá para su aprobación por el Consejo de Ministros y su posterior tramitación parlamentaria que previsiblemente culminará a lo largo del año 2007.

## NOVEDADES EN ANAVE

### Adolfo Utor: nuevo Vicepresidente de ANAVE



**Adolfo Utor**

**E**l presidente y accionista mayoritario de Eurolíneas Marítimas (Baleària), Adolfo Utor, ha sido elegido nuevo presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje de ANAVE, por un periodo de tres años.

Utor cursó estudios de Derecho e inició su trayectoria en el sector del transporte marítimo en Flebasa –de la que fue Director General– y en 1998 lideró la creación de Baleària, que como presidente ha convertido en líder del transporte marítimo de pasajeros con Baleares y entre las islas. Baleària opera también en el Estrecho.

Baleària tiene su sede social en Dénia y dispone de una flota operativa de 15 buques, de los cuales 8 son embarcaciones de alta velocidad.

## INSTITUCIONAL



### España en la Lista Blanca: las banderas más seguras

**D**esde el 1 de enero de 2006, gracias al esfuerzo de las empresas navieras y de la administración marítima española, la flota de pabellón español figura en la Lista Blanca del Memorandum de París sobre control por el Estado del Puerto, que incluye las banderas que cumplen con mayor rigor la normativa sobre seguridad y prevención de la contaminación.

Los gobiernos son responsables de verificar el cumplimiento de la normativa por parte de los buques a los que autorizan a navegar bajo su pabellón. No obstante, los Estados ribereños también tienen derecho a inspeccionar los buques extranjeros que hagan escala en sus puertos. Se anotan y publican las deficiencias y los buques que presentan deficiencias graves son detenidos hasta que las subsanan.

Actualmente forman parte del Memorandum 22 países, que llevan a cabo más de 18.000 inspecciones cada año. Los pabellones se clasifican, según su calidad, en tres listas: Blanca, Gris y Negra. En 2005 ningún buque español fue detenido.

Más información en [www.parismou.org](http://www.parismou.org)