

DISCURSO DE D. ALEJANDRO AZNAR, PRESIDENTE DE ANAVE, TRAS LA ASAMBLEA ANUAL 2017

Señora **Secretaria general de Transportes**, Sr. Director General de la Marina Mercante, Sr. Presidente de Puertos del Estado, Autoridades, Sras. y Sres., queridos Asociados. Les agradezco mucho que nos hayan dedicado su tiempo para acompañarnos en este acto de clausura de la asamblea anual de ANAVE.

Agradezco también de forma muy especial a **CARUS**, como patrocinador principal y a **MAN Diesel and Turbo** y de **KNUTSEN OAS** como copatrocinadores, su apoyo a nuestra asociación con el patrocinio de este acto.

Permítanme que comience aportándoles algunos datos que pienso son interesantes.

El pasado 1 de junio, los armadores españoles controlaban un total de 215 buques mercantes de transporte, con 4,16 millones de GT. De esa flota, operaban bajo bandera española alrededor del 53%, tanto en número de buques, como en tonelaje. Durante el año 2016, la flota total de control español mantuvo su número de buques, pero aumentó su tonelaje de arqueo en un 6,2%.

Durante la larga crisis, la flota de los armadores españoles quedó más o menos estancada, pero las perspectivas de su evolución a corto plazo son hoy muy positivas. Al 1 de junio de este año, los armadores españoles tenían un total de 18 encargos en firme de nuevos buques mercantes de transporte, con un total de más de 1.138.000 GT, que suponen el 27% del tonelaje actual de la flota. Se trata de 6 buques de pasaje, 4 metaneros, 4 petroleros de crudo, 2 quimiqueros y 2 graneleros, que han sido encargados por 7 empresas navieras diferentes.

Son buques de alta tecnología y en general de gran porte, ya que tienen una media de más de 63.000 GT, y suponen una inversión total de unos **1.725 millones de euros**.

De ellos, 7 buques, con 570 millones de euros aproximadamente, se construirán en astilleros nacionales. Está previsto que la mayor parte se entreguen entre este año y finales del próximo 2018.

En consecuencia, dentro de dos años, y sin contar otras posibles incorporaciones (que no están aún confirmadas, pero es previsible que se produzcan), el tonelaje de la flota mercante operada por armadores españoles **habrá aumentado en un 27% de sus GT, superando la cifra de 5,2 millones de GT, la cifra más alta desde 1985, es decir, desde hace 32 años.**

Son, sin duda, buenas perspectivas, que se van a traducir en generación de empleo, van a contribuir a mejorar los servicios de pasaje en tráficos de cabotaje nacional y también a mejorar la balanza de fletes marítimos, participando en el comercio español y también en tráficos extranacionales.

La mayor parte de estos encargos se han firmado, además, en un momento en el que la construcción naval mundial atraviesa por los momentos más bajos de los últimos 30 años, debido a la depresión que impera en casi todos los mercados de fletes. Por tanto, esos encargos han podido materializarse con unos niveles de precios de construcción naval atractivos para los armadores.

Ahora bien, ¿cuántos de estos buques vendrán a registrarse y navegar bajo bandera española? Lamento tener que decir que probablemente serán una minoría. De hecho, en los últimos dos años, mientras la flota operada por armadores españoles bajo pabellones extranjeros aumentaba en 11 unidades, la de pabellón español descendía en 4. Es evidente que los armadores españoles están optando preferentemente por otros registros de la Unión Europea y no por la bandera española. Y ello es consecuencia de que ésta resulta menos competitiva.

Pero ¿cuáles son las razones concretas de esta preferencia? Competitividad casi siempre significa, en términos prácticos, costes. Pero las razones que animan a los armadores españoles a optar por banderas de otros países de la UE no son razones de costes fiscales como algunos podrían pensar. España, gracias al Registro Especial de Canarias y al régimen de fiscalidad por tonelaje, cuenta con un marco fiscal favorable para la operación naviera.

Las dificultades están en dos terrenos principalmente: por una parte, en aspectos laborales. Mientras los registros europeos más competitivos no tienen prácticamente ninguna restricción respecto a la nacionalidad de los tripulantes, en España el capitán y primer oficial y el 50% de la tripulación deben ser de nacionalidad europea y, además, los trámites administrativos para el enrole de marinos no comunitarios son largos, complejos, y están

sujetos a la revisión trimestral del llamado "Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura". En suma, hay una complejidad administrativa y una clara inseguridad jurídica sobre el enrole de marinos extranjeros.

Al mismo tiempo, la normativa aplicable a los buques españoles, en un elevado número de aspectos de diversa índole, es diferente de la establecida en los convenios internacionales o en la práctica del mercado internacional, y eso perjudica de forma muy importante su operatividad y aumenta sus costes. Sería muy largo enumerar todos estos aspectos, pero **quisiera poner dos ejemplos.**

Por una parte, como muchos de Uds. sabrán, en las zonas de Somalia y Nigeria está resurgiendo la piratería marítima. Tras varios años de relativa tranquilidad, se han vuelto a producir abordajes y secuestros a los que desgraciadamente hay que añadir ataques terroristas, uno de ellos a un buque de nuestra bandera. La medida de protección reconocida como más eficaz para contrarrestar dichos ataques es **embarcar guardias armados de seguridad privada**. En varios años, ningún buque que haya llevado guardias armados ha sido abordado. Hay numerosas compañías de seguridad de la Unión Europea que prestan estos servicios desde hace ya mucho tiempo.

Sin embargo, aunque esta medida está permitida expresamente por la Ley de Seguridad Privada, actualmente no puede tomarse de facto en los buques españoles, porque las normas vigentes de desarrollo, que regulan la logística de las armas para la prestación de estos servicios y que están pensadas para la protección de buques pesqueros faenando en una misma zona, resultan en la práctica inviables para buques mercantes en tránsito en las zonas de Somalia y Golfo de Guinea.

En consecuencia, las compañías de seguridad privada registradas en España no están en condiciones de prestar este servicio cumpliendo la normativa vigente. Y, por tanto, los buques de pabellón español son prácticamente los únicos que no pueden navegar por la zona de piratería y ataques terroristas con seguridad armada. Esto supone un riesgo potencial para estos buques, los marinos que los tripulan y sus cargamentos.

Aunque, durante los últimos siete meses, ANAVE ha mantenido conversaciones tripartitas entre la Administración (ministerios de Interior, Defensa y Fomento), los armadores y las compañías de seguridad españolas, desgraciadamente aún no ha sido posible resolver este problema.

Un segundo ejemplo podrían ser las normas contenidas en dos **convenios internacionales sobre jornada de trabajo y descansos a bordo de los buques**. La aplicación que hace España de estas normas es la más restrictiva de las posibles, lo que conduce a que los costes laborales de los buques españoles sean más elevados que los de otras banderas europeas. Esto no parece tener ninguna justificación desde que entró en vigor, en 2013, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT, que han ratificado 84 países cuyas flotas suponen más del 91% del tonelaje de la flota mundial. Cabe argumentar que se trata de un convenio de mínimos, pero en la práctica, la inmensa mayoría de los países recogen en sus normativas nacionales precisamente los requisitos mínimos establecidos en dicho convenio. Seguir aplicando normas diferentes se traduce en costes adicionales respecto de la norma del mercado mundial.

Hay que recordar que el transporte marítimo es un sector intrínsecamente internacional y completamente liberalizado. Cualquier buque de bandera de la Unión Europea puede participar en cualquier tráfico de importación, exportación o cabotaje nacional con puertos españoles con todo tipo de cargas. Si a eso añadimos que hay un elevadísimo grado de competencia en todos los mercados y los bajos niveles de los fletes en los mismos, la consecuencia es que los armadores españoles, incluso a su pesar, se siguen viendo forzados a optar por otros registros europeos más competitivos, más flexibles y con menos restricciones.

¿Es posible una solución que invierta esta tendencia? Indudablemente sí. Lo han demostrado algunos países próximos, como Portugal, cuyo registro de Madeira ha introducido, hace tres años, una serie de cambios normativos que han reforzado muchísimo su competitividad. Hasta el punto de que en estos últimos 3 años ha aumentado el número de buques inscritos en un 120% y ha multiplicado por 6 su tonelaje, pasando de 2 a 12 millones de GT en solo 3 años.

¿Qué habría que hacer? En cuanto al fondo, una revisión de las normas aplicables a los buques españoles en todos los campos, para alinearlas con los estándares establecidos en los convenios internacionales. Pero no bastaría con modificar las leyes porque de nada sirve modificar una ley si en la práctica no se puede aplicar, como hemos visto en el caso de los guardias armados o en el enrole de marinos extranjeros, que está previsto desde 1992 en la Ley de Puertos y Marina Mercante, pero es obstaculizado por otras normas posteriores.

Con demasiada frecuencia, en la aplicación día a día de las normas, nos encontramos con que los funcionarios, aún intentando poner de su parte todo lo posible por facilitar las cosas a las empresas, están atados de pies y manos por unas normas de desarrollo reglamentario demasiado rígidas.

Por eso, además de esos cambios normativos, habría que conseguir que la aplicación de esas normas fuese mucho más flexible, lo que no quiere decir menos estricta, sino más ágil, más rápida, menos burocrática. No parece tener mucho sentido que los buques españoles deban pasar inspecciones de los ministerios de Fomento, Trabajo, Sanidad, etc. En algunos casos, como es el citado Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT, tienen que embarcar tres inspectores, de tres organismos diferentes, para llevar a cabo las inspecciones. En otros casos, como las inspecciones de Sanidad Exterior, en algunos puertos, los inspectores se niegan a subir a bordo de los buques fondeados. Ello impide que los buques españoles renueven sus certificados y en la siguiente escala en puertos extranjeros sufren elevadas multas.

Todo esto significa, ni más ni menos, que los procedimientos de la Administración española no están bien adaptados a las peculiaridades de los buques. Sería mucho más lógico y expeditivo que, como ocurre en los registros de Madeira o de Malta, todas las gestiones administrativas estuviesen centralizadas en un único órgano de gestión, no limitado por los rígidos horarios y funcionamiento de la Administración.

Eso se comprendió ya en 1992 respecto de la actividad portuaria, cuando se crearon Puertos del Estado y las Autoridades Portuarias, organismos que, sin dejar de ser públicos, tienen un enfoque empresarial y una amplia flexibilidad en su funcionamiento.

El próximo mes de noviembre se cumplen 25 años de la creación, también en 1992, del Registro Especial de Canarias. Su puesta en marcha no estuvo exenta de obstáculos y llevó varios años instrumentar a posteriori sus mecanismos fiscales. Pero permitió multiplicar por 2,4 el tonelaje de la flota española. Luego ésta quedó estancada a partir de 2004, año en que ingresaron en la Unión Europea países como Malta y Chipre, con registros muy competitivos. Algunos países, como Portugal, han sabido reaccionar con excelentes resultados, pero España aún no lo ha hecho.

Ahora estamos, sin duda, en una situación similar a la de 1992. Hemos comenzado diciendo que en los próximos dos años los armadores españoles

van a recibir 18 buques con 1.138.000 GT, pero solo una revisión en profundidad del Registro Especial de Canarias podría hacer posible que una parte significativa de estos buques se registrase en España.

Hace unos dos años, cuando presentamos al ministerio de Fomento un conjunto de propuestas para reforzar la competitividad del Registro canario, se nos pidió que justificásemos en un informe cuáles son las ventajas que se derivarían para el interés general. En respuesta a ese encargo, en lugar de enviar nuestros propios argumentos, elaboramos un informe resumiendo numerosos documentos de la Comisión y el Consejo de ministros de la Unión Europea en los que **se afirma que a Europa le conviene disponer de una flota mercante de bandera europea**. Tan recientemente como el día 8 de este mismo mes de junio, los ministros de transportes de la UE ratificaron la llamada Declaración de La Valeta, que, entre otras muchas cosas, dice:

"REAFIRMANDO el objetivo de apoyar la competitividad a largo plazo del sector europeo de transporte marítimo y sus industrias relacionadas en los mercados mundiales, a la vista de la creciente competencia internacional,...

...es necesario reforzar la calidad y el atractivo de las banderas de los Estados miembros y crear las condiciones en las que el sector marítimo pueda efectivamente contribuir a la economía europea

*RECALCAN la necesidad de hacer el sector del transporte marítimo atractivo a las futuras generaciones para **evitar al conjunto del Cluster Marítimo Europeo una escasez de personal competente con los necesarios conocimientos y experiencia**"*

Para nosotros, el principal beneficiario de la existencia de una flota mercante de bandera española sería precisamente la propia Administración marítima y portuaria española, que necesita personal con experiencia de navegación para la sociedad Salvamento Marítimo, para las Capitanías Marítimas y para los servicios portuarios.

Y además de las buenas perspectivas de inversión en el sector y de las dificultades competitivas de la bandera española, ¿qué más puedo contarles sin entrar en una casuística demasiado prolija? Pues que en este año 2017 y los dos siguientes se está concentrando la entrada en vigor de una serie de normas medioambientales que, por su número e importancia, están imponiendo a las empresas armadoras, además de muchísimo trabajo para

adaptarse a las mismas, unas importantes inversiones y aumentos de los costes operativos de los buques.

Me refiero:

- Al Reglamento europeo sobre seguimiento de las emisiones de CO₂ de los buques, que obliga a las empresas a implantar planes de recogida de información a más tardar el 31 de agosto.
- Al convenio de gestión de aguas de lastre, que entrará en vigor el 8 de septiembre.
- Al sistema de recogida de datos de consumos de la OMI, que comenzará a funcionar en enero de 2019.
- Y a la nueva reducción del contenido de azufre en los combustibles marinos, que se aplicará globalmente desde enero de 2020, dentro de dos años y medio.

Las navieras están acostumbradas a que cada año tienen que asumir muchos cambios normativos y, de hecho, en ANAVE organizamos reuniones semestrales con las empresas navieras, la Administración marítima y las principales sociedades de clasificación, en las que discutimos un informe que previamente hemos elaborado sobre las novedades normativas en materia de seguridad y medio ambiente.

Pero lo que les viene encima a las navieras en los próximos dos años, además de muy costoso, es de enorme complejidad. Por si fuese poco, todas estas normas están aún sujetas a cambios o tienen lagunas o aspectos no definidos, que es muy complejo aclarar. Tan complicada es la situación que en el último año hemos aumentado la frecuencia de dichas reuniones, que ya no hacemos dos veces al año, sino cada dos meses.

Quiero aprovechar para agradecer muy expresamente la permanente y valiosa colaboración que en esta labor estamos recibiendo de la Dirección General de la Marina Mercante y, muy concretamente, de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección. Aunque la relación con ellos siempre es muy fluida, tenemos que agradecer muy especialmente el esfuerzo que están haciendo en estos últimos meses, que entendemos está facilitando mucho la labor de las navieras.

¿Hay más nubes en el horizonte? Pues sí, a corto plazo es previsible que a todas estas normas se unan otras adicionales para reducir las emisiones de

CO₂ de los buques mercantes. Ésta es una materia en la que el sector naviero internacional está firmemente comprometido a poner todo de su parte para hacer una aportación equitativa a la consecución de los objetivos incluidos en el acuerdo de París. Las principales asociaciones navieras internacionales han propuesto a la OMI la adopción de una serie de objetivos, entre ellos mantener las emisiones absolutas totales del transporte marítimo por debajo de las del año 2008. Cumplir este objetivo va a requerir enormes esfuerzos tecnológicos y operacionales, pero el sector está dispuesto a asumir este reto.

Esto va a suponer una enorme presión adicional sobre los armadores, pero en la medida en que esta materia se regule en la OMI, para su aplicación global a todos los buques de todas las banderas, no producirá distorsiones de la competencia y sí se traducirá en una mejora adicional del comportamiento medioambiental del transporte marítimo.

Además, viendo esto de manera positiva: la realidad es que todo este cúmulo de nuevas normas medioambientales que tantos quebraderos de cabeza va a dar a las empresas navieras, va a reforzar aún más la ya proverbial sostenibilidad del transporte marítimo como vehículo imprescindible del comercio mundial y, de este modo, aumentar la ya importantísima aportación del sector marítimo a la sociedad.

Desde ANAVE nos ofrecemos para seguir apoyando a las empresas navieras y para colaborar con la Administración para asumir y superar juntos, todos estos retos.

Muchas gracias a todos Ustedes por su atención y de nuevo a nuestros sponsors, CARUS, MAN y KNUITSEN por su apoyo.