

Según datos de ANAVE, a 1 de enero de 2013, las navieras españolas controlaban 215 buques mercantes de transporte, con casi 4 millones de toneladas de arqueo (GT). Durante 2012, el número de buques se redujo en 14 unidades (7 de ellas bajo pabellón español y otras 7 bajo pabellón extranjero) y el GT en un 1,9%. Operan bajo pabellón español el 61% de las unidades y el 63% del tonelaje controlado por las navieras españolas. Debido a lo prolongado de esta crisis, los armadores españoles incorporaron en 2012 sólo 2 buques mercantes de nueva construcción, dos petroleros tipo Suezmax, con un valor total de unos 120 millones de euros. La flota total controlada por las empresas navieras españolas sitúa su edad media actualmente en 14,3 años, muy por debajo de la flota mundial (18,5 años). La flota de pabellón español se mantiene entre las más jóvenes del mundo, con una media de 13,2 años. Un año más, la flota de bandera española continúa en 2013 en la lista blanca del Memorándum de París sobre control por el Estado del puerto, que recoge los pabellones más seguros del mundo.

A continuación, el Presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, anunció que tenía también noticias positivas. *“En 2012 los ataques piratas se redujeron un 32% en el mundo y un 69% en la zona de Somalia y Golfo de Adén, como consecuencia de la continuada protección de las fuerzas navales que operan en la zona y de las mejores medidas de autoprotección aplicadas por los buques.”* A pesar de ello, recalcó *“la necesidad de mantener la protección naval.”*

“Otra excelente noticia: según datos de la International Tankers Oil Pollution Federation (ITOPF), en 2012 los hidrocarburos vertidos a la mar en accidentes de buques tanque sumaron únicamente 1.000 toneladas, un nuevo mínimo histórico. Tras el ligerísimo repunte de 2010, los datos de 2011 y 2012 confirman los buenos registros del transporte marítimo, impulsados por la normas sobre seguridad emanadas de la OMI y la mejora de los mecanismos de control de su cumplimiento. Ello confirma que la mejor forma de regular un modo de transporte tan globalizado como el marítimo es hacerlo en el ámbito internacional.”

“Precisamente, en el terreno normativo de la Unión Europea, fue una excelente noticia que el texto de la revisión de la Directiva sobre contenido de azufre en los combustibles marinos, adoptada el pasado año, se ciñese casi exactamente a la normativa de la OMI. El mismo enfoque estamos pidiendo que se dé a una directiva, actualmente en trámite, sobre Reciclaje de buques. La Comisión Europea ha lanzado una consulta pública sobre una posible regulación europea en materia de exenciones de Practicaje. Creemos que es una iniciativa muy positiva.”

“A lo largo de todo el pasado año, ha continuado como presidente de los navieros europeos el armador español D. Juan Riva. Los días 13 y 14 de junio, ANAVE organizará en Madrid la Asamblea anual de ECSA, y con este motivo estamos preparando una cita del sector marítimo en la tarde del día 13.”

D. Adolfo Utor se refirió a continuación a la Asociación Española de Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia, que agrupa prácticamente a todos los intereses relacionados con la multimodalidad, incluyendo a Puertos del Estado y a 11 Autoridades Portuarias, además de asociaciones sectoriales como ANESCO, FETEIA, CETM, etc. *“En 2012 conmemoró su décimo aniversario con un acto institucional en Madrid y, entre otras iniciativas, ha establecido un Observatorio Estadístico de oferta y demanda del SSS en España. En enero de 2013, ANAVE ha sido reelegida para mantener la presidencia de esta organización, por un periodo de 2 años.”*

Terminó refiriéndose a la ya próxima entrada en vigor, el 20 de agosto de este año, del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT. *“En el terreno concreto de las empresas, para facilitarles la formación de su personal sobre las obligaciones que el nuevo convenio impone, ANAVE ha traducido y adaptado un curso de eLearning, en colaboración con Bureau Veritas. Y hemos creado un grupo de trabajo que se reúne mensualmente, en el que las empresas pueden intercambiar sus experiencias y trabajar juntas para encontrar soluciones a las dificultades que van surgiendo. Los trabajos de aplicación en España de este Convenio están confirmando que, como ANAVE viene señalando hace muchos años, hay algunos aspectos de la regulación actual del Registro Especial de Canarias que generan inseguridad jurídica para las empresas y que se deberían revisar con urgencia, de modo que los buques españoles tengan un marco laboral seguro y no más restrictivo que otros Estados de la Unión Europea.”*

Gabinete de Prensa de ANAVE

Paula Díaz / Tel: 91 458 00 40 / pdiaz@anave.es