

La flota controlada se mantiene por encima de los 5 millones de GT por tercer año consecutivo

En 2021, la flota mercante controlada por armadores españoles, tanto bajo pabellón español como extranjero, disminuyó ligeramente, un -0,2% en GT. Por tercer año consecutivo se mantiene por encima de los 5 millones de GT y por primera vez en los últimos cuatro años la parte de la flota abanderada en España (Registro Especial de Canarias, REC) crece más, tanto en número de buques como en GT, que la registrada en otros pabellones.

En los últimos 5 años se han entregado a navieras españolas 33 buques de nueva construcción, que suman 1,3 MGT y suponen una inversión de algo más de 2.000 millones de euros. Solo en 2021 han recibido 4 buques nuevos, con casi 60.000 GT y una inversión de 290 millones de euros. De ellos 3 se han registrado en el REC.

Aunque es pronto para hablar de un cambio de tendencia, en los últimos años, con el apoyo e impulso de la Dirección General de la Marina Mercante, se han producido pequeñas mejoras que facilitan a las empresas navieras la gestión de sus flotas bajo pabellón nacional. Sin embargo, queda mucho por hacer, especialmente en asuntos laborales y que dependen de otros Ministerios, si realmente España quiere tener un registro de buques competitivo.

Las medidas que podrían mejorar el atractivo del REC serían, entre otras:

- Aportar plena seguridad jurídica al enrole de marinos extranjeros, eliminando los obstáculos que se introdujeron en el Reglamento de Extranjería hace ya más de 15 años;
- Simplificar y acortar al máximo la tramitación administrativa de estos enroles;

- Concentrar en un único organismo las inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo, evitando la burocracia asociada a las mismas y los múltiples incidentes que se producen y que alargan la tramitación del certificado, además de generar incertidumbre a las empresas;
- Permitir el enrole de guardas armados a bordo en zonas de alto riesgo de piratería;
- Analizar y mejorar la aplicación al transporte marítimo de normas nacionales pensadas para sectores en tierra que carecen de una regulación internacional específica, como las relacionadas con la Prevención de Riesgos Laborales.

ANAVE viene poniendo de manifiesto desde hace muchos años que nuestro registro de buques se va quedando progresivamente obsoleto. España, tercer país de la UE-28 por comercio marítimo y quinto por PIB, no debería estar en el puesto 13 en el ranking de flota de pabellón nacional.

Resulta fundamental que las políticas nacionales valoren la importancia estratégica del transporte marítimo para el crecimiento económico y la prosperidad, que es reconocida por la Comisión Europea y la mayoría de países de nuestro entorno.

Un sector estratégico que está en condiciones de reforzar sensiblemente su peso socioeconómico, de generación de empleo y valor añadido, y de este modo contribuir positivamente a la recuperación de la economía española.