

# Discurso del presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, en el acto de clausura de la Asamblea de ANAVE 2010



## Mercado de transporte marítimo

Cuando, hace un año, acepté el cargo de presidente de ANAVE, sabía que asumía una responsabilidad importante y lo hacía en medio de una de las crisis económicas más agudas que recordamos, y que nos obliga, sin duda, a replantearnos muchas cuestiones del actual modelo económico y social. Los doce meses transcurridos han sido muy difíciles para las empresas navieras, tanto a nivel internacional como especialmente para las españolas. No en vano, mientras en 2009 la demanda de transporte marítimo se redujo globalmente un 4,7%, en España el comercio marítimo cayó nada menos que un 14,2%.

Además, esta crisis ha llegado cuando las carteras de pedidos de buques nuevos se encontraban en niveles máximos históricos. En 2009, pese a que se produjeron numerosas cancelaciones y retrasos en las entregas, la capacidad de transporte de la flota mundial aumentó un 7%, lo que agravó el desequilibrio entre oferta y demanda, manteniendo muy bajos los niveles de fletes y

obligando a muchos armadores a amarrar parte de sus buques y a enviar al desguace los menos eficientes. En particular, los armadores españoles desguazaron cerca de 20 buques, lo que motivó un importante descenso, de un 6,8% del tonelaje de la flota total controlada por empresas navieras españolas.

Las previsiones para este año y el próximo apuntan a un crecimiento de la demanda ya positivo, pero aún limitado, mientras las entregas de buques nuevos seguirán siendo más elevadas, lo que no permite augurar una mejora significativa del mercado de fletes. En este contexto, el problema más acuciante de muchas empresas navieras seguirá siendo la falta de liquidez y las dificultades para obtener financiación, tanto de circulante como para nuevas inversiones. Tanto las pequeñas navieras, como algunos de los mayores armadores mundiales y, en especial, las grandes líneas de portacontenedores, han sufrido dificultades financieras muy graves. En algunos casos se les ha prestado apoyo mediante fondos o avales públicos, pudiéndose afirmar que en cierta medida se han relajado, a nivel internacional, las normas sobre libre competencia. También las compañías aéreas, abiertamente en competencia con el transporte marítimo de pasajeros, han recibido en Es-

**“Las previsiones para este año y el próximo apuntan a un crecimiento de la demanda ya positivo, pero aún limitado, mientras que las entregas de buques nuevos seguirán siendo más elevadas, lo que no permite augurar una mejora significativa del mercado de fletes”**

paña avales de Estado para financiación de su circulante.

En ningún caso, desde ANAVE vamos a criticar las obligaciones de las instituciones, pero sí debemos recordar la situación económica excepcional que vive el mundo, que obliga a las instituciones a contextualizar y a incorporar criterios políticos en sus actuaciones. Posiblemente ahora más que nunca, sea necesario recordar que al sector marítimo se le atribuye un carácter estratégico en muchos países de Europa. España no puede ignorar este carácter estratégico que el transporte marítimo ha adquirido en el mundo y debería incorporar con urgencia esta consigna a su agenda política. En un momento excepcional, de crisis económica

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS  
ESPAÑA, S.L.  
C/Almansa, 105 - 1ª Planta  
Oficina 2  
28040 Madrid



MANAGING RISK

aguda, España necesita, más que nunca, medidas políticas que contribuyan a su desarrollo de un sector estratégico, como el marítimo.

### Seguridad y Medio Ambiente

Afortunadamente, no todo son malas noticias. En el terreno medioambiental, 2009 fue para el sector marítimo un año excepcionalmente positivo, en el que se transportaron por mar más de 2.300 millones de toneladas de crudo y productos del petróleo, mientras que los hidrocarburos vertidos a la mar en accidentes de buques tanque sumaron únicamente 100 toneladas en todo el mundo y en todo el año. Es una cifra insólitamente reducida, que significa que llegó con seguridad a su destino el 99,99999% del petróleo transportado. Éste es el resultado de 30 años de mejora continua de las normas sobre la seguridad de los buques, de los mecanismos de control por los Estados del cumplimiento de dichas normas y, sobre todo, de una concienciación por la seguridad cada vez más afianzada en los armadores y las tripulaciones de los buques. Ello ha permitido que mientras el transporte marítimo de crudo ha ido creciendo, los vertidos accidentales de hidrocarburos hayan descendido drásticamente, como ilustra claramente la Fig. 1

Lamentablemente, este dato tan positivo ha resultado ensombrecido, en las últimas semanas, por el gravísimo vertido de la plataforma *off-shore* de BP en el Caribe. Aunque, debo recordarlo, este derrame no se debe a un accidente de ningún buque, es probable que, de una forma u otra, acabe teniendo efectos sobre nuestro sector.

La normativa medioambiental, en todas sus facetas, ya es, y va a seguir siendo cada vez más en el futuro, uno de los principales condicionantes de la operación naviera. Es bien sabido que la Organización Marítima Internacional (OMI) viene trabajando para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> por parte de los buques. Quisiera recordar, una vez más, que el buque es, con gran diferencia, el medio de transporte que consume menos combustible por tonelada x km transportada y, por tanto, el que genera menos

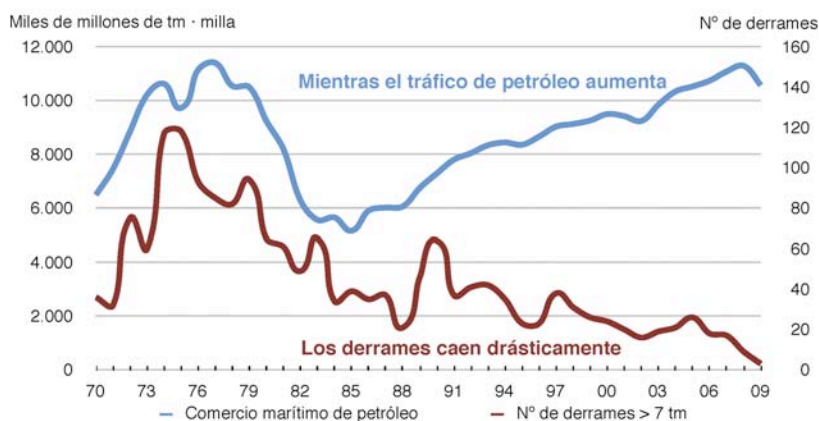


Figura 1: Comercio y derrames de petróleo

**“En 2009 se transportaron por mar más de 2.300 millones de toneladas de crudo y productos del petróleo, mientras que los hidrocarburos vertidos a la mar en accidentes de buques tanque sumaron únicamente 100 toneladas en todo el mundo y todo el año ”**

emisiones de CO<sub>2</sub>. Por ello, y a pesar de que cada año se transportan unos 7.500 millones de toneladas de mercancías, con una distancia media de más de 7.800 km, las emisiones de los buques son sólo el 10% de las totales generadas por el transporte y del orden del 2,4% de las emisiones globales.

Pero, a pesar de todo, nuestro sector está firmemente comprometido a asumir su papel en el reto global de reducir el efecto invernadero, reduciendo aún más sus emisiones.

En julio de 2009, la OMI adoptó tres instrumentos concretos para promover una mayor eficiencia mediante medidas de carácter técnico u operacional:

- el Índice de Eficiencia Energética de Proyecto para buques nuevos,
- el Indicador de Eficiencia Energética para buques en servicio
- y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque

Estos instrumentos están ahora siendo sometidos a un periodo de pruebas y próximamente su utilización se determinará como obligatoria.

Sin embargo, la OMI no ha conseguido aún un acuerdo sobre los llamados “instrumentos de mercado” para conseguir una reducción adicional o compensación de las emisiones, ya sea mediante comercio de emisiones o bien por medio de una tasa sobre el combustible, con cuyos ingresos se dotaría un fondo internacional para financiar programas de reducción de emisiones, con preferencia en países en desarrollo.

Lamentablemente, los países emergentes, liderados por China, India, Brasil y Sudáfrica, han venido bloqueando la negociación, como también hicieron el pasado diciembre en Copenhague, exigiendo la aplicación del

principio de “responsabilidades comunes pero diferenciadas” reconocido en el Protocolo de Kioto, que choca frontalmente con la premisa básica en la OMI de no dar trato preferente a ninguna bandera. La OMI va a celebrar este mismo año otras tres reuniones más sobre este asunto, lo que demuestra su firme decisión de avanzar en el mismo, aunque no se vislumbra aún una solución a este bloqueo político.

Por lo demás, la actividad de la OMI ha continuado a buen ritmo en otros muchos campos, como un protocolo al Convenio HNS, sobre compensación por daños por el transporte marítimo de cargas nocivas o peligrosas o la revisión del Convenio STCW, sobre Formación y Guardias de la Gente de Mar.

### Unión Europea

Paso ahora a referirme al ámbito de la Unión Europea, donde hemos sido testigos de muchas novedades de orden institucional: elecciones al Parlamento, nueva Comisión, entrada en vigor del Tratado de Lisboa, etc. Durante la Presidencia



española, se celebró en Coruña un Seminario sobre Seguridad Marítima y el 20 de mayo, el día marítimo europeo en Gijón.

A las empresas navieras les ha afectado más directamente la entrada en vigor, el pasado 1 de enero, de la exigencia de que los buques atracados en los puertos europeos utilicen combustibles con contenido de azufre no superior al 0,1%. Además de ir más allá de la normativa internacional de la OMI, lo cual, por sé, ya supone una complicación para nuestro sector, suscitó inquietud por posibles problemas de seguridad para los buques que utilizan calderas para propulsión o servicios, principalmente petroleros y metaneros. Este último tipo de buques nos afectaba mucho más que a ningún otro país, ya que casi el 60% de las importaciones europeas de Gas Natural Licuado vienen a España.

Sin entrar en detalles técnicos, a la vista de la justificada preocupación de nuestras navieras, desde ANAVE nos propusimos encontrar una solución a este asunto y, finalmente, con el apoyo de organizaciones marítimas internacionales, como ICS, Intertanko, OCIMF y SIGTTO, se consiguió convencer a la Comisión Europea para que adoptase una solución pragmática, que llegó pocos días antes de la entrada en vigor. Me es muy grato agradecer expresamente el apoyo que hemos recibido en este complejo asunto de la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en la solución de la problemática específica de los buques metaneros, que ha resultado plenamente satisfactoria para nuestras empresas.



	Buques (variación s/2009)	GT (variación % s/2009)
Pabellón español	150 (-10)	2.272.257 (-3,9%)
Pabellón extranjero	97 (-10)	1.678.682 (-10,5%)
Total controlada	247 (-20)	3.959.939 (-6,8%)

Flota controlada por empresas navieras españolas al 1.1.2010

**“Entre las rigideces laborales del registro español figura la compleja tramitación del enrole de tripulantes no comunitarios, aspecto muy importante, que se debería resolver en el Reglamento de la nueva Ley de Extranjería”**

En el apartado de prevención y lucha contra el grave problema que supone la piratería en la zona de Somalia, debemos calificar como muy acertada y positiva la actuación de las fuerzas navales europeas (NAVFOR), mediante la Operación Atalanta, a la que ha contribuido en particular la Armada española. Este esfuerzo debería prolongarse en el tiempo y, en la medida de lo posible, reforzar sus recursos humanos y materiales, porque se trata de una problemática a largo plazo y de interés general. Por ello, valoramos muy positivamente las declaraciones de la ministra de Defensa quien, hace pocos días, anunció que España doblará su presencia militar en la zona, con un patrullero y un buque de asalto anfíbio.

Quiero mencionar que la Comisión Europea acaba de designar un grupo de trabajo (o *Task Force*) para estudiar vías que permitan compaginar la competitividad de los buques europeos con unas condiciones laborales que no desincentiven a los marinos de la UE.

Planteado en esos términos, podría pensarse que se trata de un problema tan irresoluble como la cuadratura del círculo, pero existen sin duda soluciones viables, que se aplican desde hace años en varios países europeos y que pasan por mantener y potenciar los marcos

competitivos que ofrecen los registros especiales y favorecer un equilibrio adecuado entre el empleo de marinos nacionales y de terceros países.

### España

Pasando, por fin, a España, y por no cambiar de tema, las empresas navieras que operan buques bajo pabellón español sienten que una de sus prioridades es recuperar la competitividad del Registro Especial de Canarias, que ha perdido notablemente terreno en los últimos años. La mayoría de los registros europeos ofrecen mayor flexibilidad, tanto en materia laboral como de inspecciones técnicas, lo que no quiere decir menores niveles de seguridad, como lo demuestra que la mayoría de ellos figuren también en la Lista Blanca del MOU de París.

El segundo registro español debería resultar atractivo no solo a las navieras españolas que operan en el cabotaje nacional, sino también a aquellas que lo hacen en tráficos internacionales, y por qué no, también a empresas no nacionales. Para conseguir un pabellón español competitivo en el mercado global tenemos que aplicarnos, Administración, empresas, y representación social, conscientes de que los tiempos de privilegios y derechos consolidados han caducado y no pueden preservarse indefinidamente. Y esto no sólo en nuestro sector... es una realidad europea y global que nos sobrepasa. La única garantía que nos pueda permitir ganar el futuro para nuestros empleos, nuestras empresas, y nuestro país, es la capacidad de adquirir competitividad, por la vía de la productividad, la eficiencia, la innovación y la formación.

Entre las rigideces laborales del registro español figura la compleja tramitación administrativa del enrole de tripulantes no comunitarios, aspecto muy importante, que se debería resolver en el Reglamento de la nueva Ley de Extranjería.

Pero no es el único problema. Hay otros elementos del modelo español de relaciones laborales, como las modalidades de contratación laboral, o el modelo de representación y negociación laboral, que se diferencian drásticamente del régimen laboral marítimo internacional y que, en conjunto limitan gravemente la competitividad.

De no emprender acciones que corrijan estas desventajas, proseguirá la huida de buques en busca de pabellones europeos más competitivos. La Administración española no debería permanecer impasible ante esta situación.

También he mencionado que existen rigideces derivadas del régimen de inspección técnica, pero en este campo, nos es muy grato reconocerlo, se están dando, por fin, pasos que consideramos muy positivos, en particular ampliando la posibilidad de delegación en organizaciones reconocidas, como las Sociedades de Clasificación. Esto va a permitir, por ejemplo, que los buques españoles puedan pasar inspecciones en días festivos o en horarios fuera de la jornada laboral de la función pública, evitando trastornos y pérdidas económicas que ahora se provocan en las empresas, lo que, sin duda, va a mejorar su productividad.

En el terreno normativo, en el último año, la novedad más importante ha sido, por supuesto, la tramitación de la Ley de Puertos. Cuando el gobierno aprobó este proyecto de Ley, en marzo de 2009, desde ANAVE declaramos que resultaba *"claramente insatisfactorio para las empresas navieras españolas"*. Al valorar el texto aprobado en el Congreso de los Diputados el 20 de mayo, si se compara con el proyecto del pasado año, la mejora es substancial, muy importante. Si lo hacemos con la situación legal actual, la realidad es que en los aspectos prácticos los cambios son bastante limitados.

Valoramos positivamente que se haya alcanzado un acuerdo entre los grupos parlamentarios de PSOE y PP para sacar adelante este proyecto de Ley. ANAVE venía pidiendo desde hace años este consenso, porque consideramos fundamental que el marco regulador de los puertos tenga un carácter estable en el tiempo. Y quiero expresar nuestro sincero agradecimiento a los Grupos Parlamentarios de PSOE y PP, y muy especialmente a D. Rafael Simancas, D. Andrés Ayala y D. Salvador de la Encina, por la sensibilidad y atención que han mostrado en todo momento a nuestras preocupaciones.

Nos parece también positivo que se reformulen las bonificaciones en las tasas en términos compatibles con la normativa comunitaria, aunque algunos cambios suponen subida de las tasas en tráficó muy importantes para empresas navieras españolas y para los usuarios del transporte marítimo. Y una subida de tasas, sea de la cuantía que sea, no puede resultar positiva en estos

tiempos de crisis de demanda. No obstante reconocemos el esfuerzo realizado para minimizar el impacto de esta subida.

La nueva ley concederá a las diferentes AAPP un margen bastante amplio en la determinación de las cuantías de sus tasas. Algunas llevan tiempo pidiendo mayor autonomía en este campo, asegurando que desearían poder bajar sus tasas para competir con sus vecinas. ¿Lo harán realmente ahora? ¿O, como nos tememos, las bajarán sólo a las líneas internacionales de contenedores, a costa de los tráficó cautivos? Pronto lo sabremos, confiamos en el sentido común de las Autoridades Portuarias.

A nuestro juicio, es una lástima que, en el importante servicio de estiba, el nuevo marco legal no suponga finalmente un avance más substan-

**"Es una lástima que, en el importante servicio de estiba, el nuevo marco legal no suponga finalmente un avance más sustancial, en línea con las enmiendas consensuadas entre los dos partidos"**



cial, en línea con las primeras enmiendas consensuadas entre los dos partidos. Sin duda constituyen un moderado avance la ampliación del concepto de "autoprestación" para las líneas regulares en tráficó de corta distancia y la exclusión del ámbito de la estiba de los "vehículos sin matricular", pero van sujetas a unos condicionantes que seguramente limitarán su utilidad en la práctica. Más aún, el procedimiento que se ha seguido para la negociación con los sindicatos ha reforzado, una vez más, la posición de éstos, sin marcar ningún objetivo futuro de mayor competitividad.

Cuando las empresas navieras demandamos menores tasas y mejoras en la eficiencia y competitividad de los servicios portuarios, no hacemos otra cosa que trasladar las exigencias que recibimos de los mercados y aplicar los mismos criterios que aplicamos a nuestras organizaciones, sometidas a duros planes de ajuste, reestructuración y austeridad. La grave crisis de demanda de nuestro tráfico marítimo hace ineludible e inaplazable mejorar los índices productividad/coste de nuestros puertos, aproximándolos a los de los países más eficientes. El futuro de nuestros puertos, al igual que el futuro de nuestro registro especial, depende única y exclusivamente de nuestra competitividad, que es el resultado de productividad + innovación + formación.

Pero los armadores no pensamos que, para conseguir este objetivo, la liberalización resulte la panacea universal. Lo que más nos importa es conseguir esa mejora de la competitividad y que quienes finalmente pagamos la factura de los servicios podamos exigir unos niveles adecuados de productividad. Este objetivo es responsabilidad de todos y el camino para conseguirlo lo hemos de recorrer juntos: Administración, empresas y representantes sociales. Cuando una de estas tres patas adquiere un peso desmedido, la solución se complica y nunca llega. Lamentablemente es ésta la foto de hoy.

Por tanto, la nueva ley no es un objetivo en sí misma, no es un punto de llegada, sino un mero instrumento y, dentro de este nuevo marco, tendremos que buscar, entre todos los agentes implicados, las fórmulas que nos permitan conseguir una mayor competitividad, porque es absolutamente necesaria. En particular, y a título de ejemplo, los tráficó con las islas e intraeuropeos requerirían un cambio en profundidad del modelo

D. Adolfo Utor,  
presidente de  
ANAVE



del servicio de estiba. Sólo el tiempo nos dirá si se utilizan acertadamente las posibilidades, que sin duda ofrece la ley. Los empresarios de ANAVE, de vocación optimistas, pondremos todo nuestro afán y nuestro entusiasmo en conseguirlo.

Al mismo tiempo, la situación económica hace exigible que los mismos esfuerzos que se están imponiendo a otros colectivos se apliquen también en entes públicos, como son las Autoridades Portuarias, por medio de una política de austeridad en el gasto y racionalidad en las inversiones, como la que ya se está enunciando, acertadamente, desde Puertos del Estado. La situación y el contexto económico obligan a realizar esfuerzos proporcionales. El destino de las empresas que no consiguen adaptarse a la nueva realidad del mercado, todos lo conocemos. Las instituciones públicas están obligadas a hacer lo mismo, y de ello depende en buena parte la recuperación de nuestra economía. Se anuncia el final de las vacas sagradas.

Un instrumento que podría ser útil en esta búsqueda de la competitividad es el llamado Observatorio Permanente del mercado de los servicios portuarios, encargado de "analizar las condiciones de competitividad en relación con los precios y la calidad de los servicios y acordar las variables de competitividad sobre las que establecer recomendaciones". Desde ANAVE proponemos que se utilice este Observatorio para evaluar objetivamente los ratios de eficiencia de los distintos servicios, compararlos con los de los mejores puertos eu-



**“La situación es difícil, pero, como he querido mostrar, hay muchísimos campos en los que la colaboración entre Administración, empresas y trabajadores puede y debe permitirnos avanzar hacia el objetivo común de una mayor competitividad. Nos esforzaremos por aportar nuestro grano de arena”**

ropeos y del mundo y proponer las mejoras que se deduzcan como necesarias.

Y que conste que no nos referimos únicamente al servicio de estiba. Hay otros aspectos, como la regulación de las exenciones de practica, que requieren una urgente revisión. Digámoslo con toda claridad: la seguridad es importantísima, pero con frecuencia sirve de excusa para imponer a capitanes y empresas servicios muy costosos que realmente no necesitan.

Es preciso replantearse la eliminación de costes superfluos, a la luz de las prácticas bien contrastadas que se aplican en otros países europeos. Y hay que hacerlo con urgencia. Por todo lo anterior anunciamos nuestra intención de impulsar y formar parte de este observatorio permanente del mercado de los servicios portuarios, exigiendo que sus conclusiones se utilicen para corregir y mejorar la competitividad de los servicios portuarios.

No quiero dejar de hacer una breve referencia a un asunto de gran importancia para varias de las empresas navieras españolas: las bonificaciones a pasajeros residentes no peninsulares. Hemos pedido en repetidas ocasiones que se equipare plenamente en su regulación y tramitación el transporte marítimo con el transporte aéreo. Y ello como mínimo, porque por sus muy inferiores emisiones de CO<sub>2</sub>, pensamos que estaría justificado un mayor apoyo al modo marítimo. Nada se ha avanzado en este terreno en los últimos años y las empresas navieras seguimos padeciendo un trato discriminatorio que no merecemos. Esta discriminación que padece el transporte marítimo de viajeros debe ser abordada con urgencia. A veces, los navieros tenemos la sensación de ser el patito feo del transporte.

Termino, Sra. Secretaria de Estado, informándole sobre dos proyectos concretos que desde ANAVE estamos decididos a promover:

- Nuestras empresas están cada vez más interesadas en actuaciones conjuntas en el campo de la Formación, por lo que estamos ampliando cada año nuestra actividad en este terreno, organizando actividades formativas para las empresas navieras, en el marco de un Plan de Oferta a través de la Fundación Tripartita. Asimismo, este año, con el apoyo de una pequeña subvención de los Presupuestos Generales del Estado, hemos iniciado un programa de apoyo a las prácticas de alumnos de náutica en los buques de nuestras empresas asociadas.
- Y, dentro del esfuerzo general contra el cambio climático, queremos promover la elaboración y puesta en práctica por las navieras españolas, lo antes posible, del Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque, que recientemente ha aprobado la OMI. Esperamos encontrar en este campo también apoyo por parte de alguna institución pública, especialmente teniendo en cuenta que el Ministerio de Fomento ha designado como uno de sus objetivos prioritarios el apoyo a la sostenibilidad del transporte.

No quiero alargarme más. La situación es difícil, pero, como he querido mostrar, hay muchísimos campos en los que la colaboración entre Administración, empresas y trabajadores puede y debe permitirnos avanzar hacia el objetivo común de una mayor competitividad. Nos esforzaremos por aportar nuestro grano de arena.

