

Discurso del Presidente de ANAVE, D. Adolfo Utor, en el acto de clausura de la Asamblea de ANAVE 2011



Mercado de transporte marítimo

Sr. Secretario de Estado, autoridades, Sras. y Sres. amigos todos. Muchas gracias por acompañarnos en este acto que, un año más, nos reúne con la Administración y con profesionales de nuestro y otros sectores del ámbito marítimo.

Es para mí un placer muy especial dirigirme a ustedes como Presidente de ANAVE en este año en el que se cumplen 60 de la creación, en 1951, de la Oficina Central Marítima, que fue el antecedente directo de ANAVE.

Llegamos a estos 60 años en un momento complejo. El mundo ha atravesado una crisis financiera de enorme profundidad. De hecho, persisten todavía ciertos des-

equilibrios, ya sea de origen económico-financiero (como los que continúan amenazando a varios países de la zona euro), o bien socio-político (especialmente en países musulmanes) que, en conjunto, conforman una situación mundial que todavía dista mucho de ser tranquila y estable.

Sin embargo, a la vista de los datos económicos de los organismos internacionales, es evidente que, a nivel global, la crisis puede considerarse superada, ya que el PIB mundial aumentó en 2010 un 5,0%. Como consecuencia, el pasado año, el comercio marítimo mundial experimentó una recuperación muy notable, del 7,3%, lo que le ha llevado a marcar nuevos máximos históricos, con cerca de 8.400 millones de toneladas transportadas.

Quisiera llamar en particular su atención sobre el hecho de que, una vez recuperada la normalidad económica en términos globales, la tasa de crecimiento del comercio mundial ha vuelto a colocarse por encima del índice de crecimiento económico. Esto se debe a la creciente globalización de la economía y quiere decir que cada vez se

La tasa de crecimiento del comercio mundial ha vuelto a colocarse por encima del índice de crecimiento económico.

transporta por mar una proporción mayor de los bienes que se producen en el mundo.

Para ilustrar aún mejor este efecto, la tabla que les mostramos (ver figura 1 en la página siguiente) resume la evolución de la demanda de transporte marítimo en los últimos 10 años. Como pueden ver, mientras el comercio de crudo y productos del petróleo aumentó un 26%, el comercio de graneles sólidos lo hizo un 60% y el de carga general en contenedores creció nada menos que un 115%.

Esta evolución ha originado en el sector marítimo un cambio estructural sin precedentes, hasta tal punto que resulta sorprendente que los armadores hayan podido ir adaptando su flota a la demanda, construyendo los buques necesarios, a pesar de las ingentes inversiones requeridas. En realidad,

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

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



MANAGING RISK

dicho coloquialmente, los armadores incluso "se han pasado", ya que, en algunos segmentos de la flota, el crecimiento ha sido sensiblemente mayor de lo necesario, entre otras cosas porque no fue posible predecir el parón sin precedentes del comercio que se registró en 2009 como consecuencia de la crisis.

En este contexto de cambios, ya sean traumáticos, como la reciente crisis, o más bien progresivos, que tardamos más en percibir, yo quisiera llamar hoy su atención sobre el hecho de que el transporte marítimo, como vehículo necesario del comercio mundial, va adquiriendo un carácter cada vez más imprescindible, más esencial para nuestra sociedad. Se trata de una actividad absolutamente estratégica, y más aún para un país que, como España, es casi una isla y canaliza por mar una proporción enorme de su comercio exterior.

En este contexto, mis palabras en el día de hoy van a ir dirigidas a lo que yo llamaría: los grandes retos o los grandes problemas a los que se enfrenta en estos momentos esta pieza esencial de la economía mundial que es hoy el transporte marítimo.

Estos retos son, a mi modo de ver, principalmente: la necesidad de asegurar la libertad del comercio mundial, la sostenibilidad y el factor humano.

La necesidad de asegurar la libertad del comercio mundial

Si, hace 10 ó 15 años, nos hubiesen dicho que la libertad del comercio mundial estaba en peligro, la mayoría de nosotros habría pensado en restricciones debidas a posibles prácticas proteccionistas de unos u otros países. Hoy día, lo cierto es que una de las mayores amenazas que se ciernen sobre el transporte marítimo es la piratería.

Un reciente estudio cifraba el coste total en 2010 de la piratería, por todos los conceptos, en unos 10.200 millones de dólares.

Pero, además de un atentado contra la libertad de comercio y el transporte marítimo, la piratería se está convirtiendo en un verdadero drama humano. Ha llegado a haber

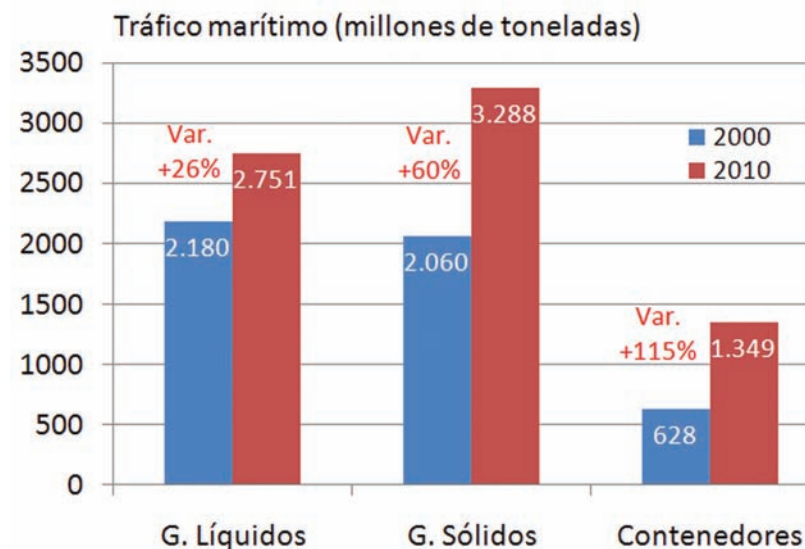


Figura 1: Evolución de la demanda de transporte marítimo en los últimos 10 años.

cerca de 1.000 marinos secuestrados al mismo tiempo, con una duración media de varios meses de secuestro y con el impacto emocional que ello tiene en los marinos y en sus familias.

El problema ahora se concentra con mayor virulencia en la zona de Somalia, pero antes fue en la zona del estrecho de Malaca y en el golfo de Guinea y mañana podría ser en otra zona. Hay que comprender que esta actividad, por muy aborrecible que nos parezca, resulta muy rentable, por lo que cabe perfectamente temer que pueda adquirir un carácter crónico en una determinada zona o que se vaya desplazando de una zona a otra.

Es importante señalar que la actuación de España en el campo de la piratería ha sido y sigue siendo, en varios ámbitos, muy activa y acertada:

- se vienen aportando recursos militares (personal, aviones y buques) a través de la Operación Atalanta, que España ha comandado, por cierto, entre octubre de 2010 y abril de 2011;
- se colabora activamente en el seguimiento de los buques que entran en la zona;
- y se ha regulado expresamente la posibilidad de enrolar vigilantes privados armados a bordo de buques pesqueros y mercantes.

Pero es evidente que éste problema no se podrá resolver ni por medio de vigilantes armados, ni gracias a los medios militares que aporten al-

gunos países. Es un problema jurídicamente complejo, para cuya solución se ha demostrado que la comunidad internacional no dispone de herramientas jurídicas adecuadas y eficaces. En particular, no hay convenios internacionales que regulen adecuadamente los procedimientos para la detención y procesamiento de piratas, que con frecuencia puede llevarse a cabo por militares de un Estado A, en un buque de bandera de un país B, en aguas de un tercer país C.

La misma carencia de un Convenio internacional que pueda servir de modelo, hace que exista una gran dispersión de legislaciones entre los diferentes países. Por ejemplo, hay Estados que prohíben terminante-

Para atajar el problema de la piratería se precisa una actuación sin demora y mucho más amplia y enérgica en los foros globales como la OMI y la ONU



mente enrollar vigilantes armados privados a bordo. Otros lo consienten pero no lo tienen regulado con suficiente seguridad jurídica. Otros, como he indicado antes es el caso de España, lo permiten y lo tienen regulado clara y recientemente. Finalmente, varios países europeos, como Reino Unido, Italia, Alemania, Dinamarca y Holanda se están planteando ahora la necesidad de regularlo.

Para atajar el problema de la piratería se precisa una actuación sin demora, y mucho más amplia, profunda y enérgica de lo que se ha hecho hasta ahora en los foros globales como la OMI y la ONU. Esta labor debe orientarse tanto a desplegar en la zona las fuerzas militares que sean necesarias, como a acordar y poner en vigor las normas internacionales que se precisen. Estamos seguros de que España también contribuirá positivamente en este campo.

El reto del medio ambiente y de la sostenibilidad

El segundo reto o desafío al que tiene que enfrentarse el transporte marítimo es igualmente un problema ya antiguo. Pero su dimensión está creciendo de tal forma que podría convertirse en la mayor amenaza al comercio mundial. Me refiero a la regulación medioambiental o, en términos incluso más amplios, a la sostenibilidad del transporte marítimo.

También en este campo, los cambios y avances han sido enormes. Si nos hubiesen preguntado, hace 10 ó 15 años, cuál era el aspecto clave, el más importante, del impacto me-

	Media anual de hidrocarburos vertidos (miles de toneladas)
Años 90	118
2000-2004	32
2008-2010	5

Figura 2: Evolución de los vertidos de hidrocarburos procedentes de buques tanque.

En los 3 últimos años, los vertidos de hidrocarburos procedentes de buques tanque han sido una media de 5.000 toneladas/año, 25 veces menos que en los años 90.

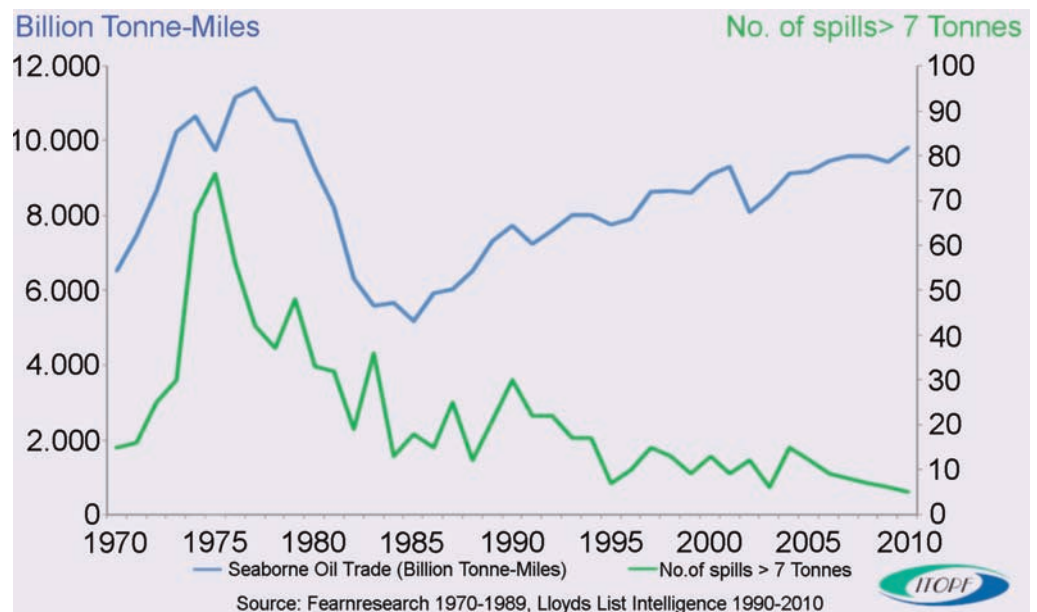
dioambiental de transporte marítimo, la mayoría nos habríamos referido a los vertidos contaminantes de hidrocarburos en la mar, como consecuencia de accidentes de buques petroleros como el Erika o el Prestige. Pero, hoy día, gracias a una regulación más exigente, a unos instrumentos de control de su cumplimiento mucho más eficaces y, sobre todo, a una concienciación mucho mayor de empresas navieras y sus tripulantes, la problemática de los vertidos ACCIDENTALES, puede considerarse en gran medida superada.

Como prueba, baste decir que en los 3 últimos años (2008-2010), los vertidos de hidrocarburos procedentes de buques tanque han sido una media de 5.000 toneladas/año (figura 2). Esta cantidad es 25 veces menos que la registrada en los años 90 y 6 veces menor que la registrada en los primeros años de este mismo siglo. Por tanto, la mejoría del sector en este campo ha sido drástica y aún continúa. Y eso a pesar de que el comercio marítimo de crudo y productos de petróleo sigue aumentando, como muestra el gráfico (figura 3).

En 1999, un estudio de la ONU estimó que los derrames procedentes del transporte marítimo suponían solamente un 12% de los vertidos de hidrocarburos al mar, siendo una gran mayoría los procedentes de industrias terrestres y los vertidos urbanos. Ahora que los derrames accidentales prácticamente han desaparecido, la contribución de los buques a la contaminación marina se estima en menos de un 8% (figura 4 en la página siguiente).

Al mismo tiempo, en los últimos años se han acordado en la OMI convenios sobre otras facetas medioambientales, distintas de la contaminación marina, como son la gestión de aguas de lastre o el reciclaje de buques, etc. que aún no han entrado en vigor, pero lo harán previsiblemente en el futuro próximo. Con todo ello, estamos consiguiendo reducir el impacto

Figura 3: Evolución del transporte marítimo de crudo y de la contaminación por hidrocarburos.



La flota de pabellón español ha perdido el 28% de sus buques y el 32% de sus puestos de trabajo desde 2005. Es urgente reconducir esta situación si queremos equipararnos a otros países europeos y así detener esta sangría.

medioambiental del transporte marítimo sobre el océano de forma extraordinaria.

Sin embargo, el desafío que se nos plantea, desde hace ya unos años, se refiere a otro frente: las emisiones a la atmósfera procedentes de buques, bien sean de gases contaminantes, como los óxidos de azufre y de nitrógeno, o bien de gases de efecto invernadero, como especialmente el CO₂.

Las normas internacionales sobre contenido de azufre en los combustibles marinos se recogen en el Anexo VI del Convenio MARPOL y en 2008 se endurecieron notablemente con arreglo a un calendario con varios escalones. No es éste el momento de entrar en detalles técnicos. Pero lo cierto es que de esas nuevas normas se va a derivar, a partir de 2015, un importantísimo aumento de los costes del transporte marítimo de corta distancia en Europa, el ya famoso Short Sea Shipping, SSS.

Ya de por sí resulta chocante que los Estados y las instituciones de la UE inviertan cantidades considerables de dinero y esfuerzos en promover el desarrollo del SSS, por sus ventajas medioambientales y por sus menores costes externos, y que ahora una norma internacional, precisamente de carácter medioambiental, vaya a dar al traste con los avances conseguidos. Pero lo peor es que, como consecuencia de su encarecimiento, se prevé que buena parte de las cargas que transporta el SSS vuelvan a la carretera, con el consiguiente aumento de costes externos para la sociedad y, muy importante, aumento de las emisiones de CO₂. Y

esto sí que es chocante, porque la OMI lleva años intentando acordar fórmulas para reducir las emisiones de CO₂ del sector y ahora, estas nuevas normas sobre el azufre pueden conducir, por otra vía, a un aumento de las mismas. No tiene sentido desvestir a un santo para vestir a otro.

Esto nos conduce a la necesidad urgente e imperiosa de que la UE plantee en la OMI la necesidad de una estrategia que analice conjuntamente la regulación de las emisiones de CO₂ y de óxidos de azufre. Lo que se ha dado en llamar un “enfoco holístico”. De nuevo, es un reto al que habrá que hacer frente en los foros internacionales.

Entrando en el tercer reto, el del Factor Humano, como consecuencia del aumento de la demanda de transporte, a que nos referíamos al principio, en los últimos 10 años, el número de buques de la flota mercante mundial ha crecido casi un 20% y lo seguirá haciendo en los próximos años. Y el aumento no ha sido mayor porque, en el mismo tiempo, el tamaño medio de los buques se ha incrementado en más de un 50%.

Cada vez hay en el mundo más buques, de mayor tamaño y de tecnología más avanzada. Todo ello conduce a la necesidad de asegurar la disponibilidad de suficientes tripulantes bien formados, con la experiencia profesional necesaria y con unas condiciones de trabajo que prevengan la fatiga, que puede conducir al error humano y a un accidente.

Estas materias están reguladas principalmente por dos importantes convenios internacionales:

- El convenio sobre formación y guardias de la gente de mar (STCW), de la OMI, que ha sido objeto en 2010 de una actualización en profundidad. Este convenio establece, entre otras cosas, los requisitos de la formación que deben recibir los marinos para que sus títulos puedan ser reconocidos a nivel mundial.
- Y el Convenio de la OIT sobre el Trabajo Marítimo, de 2006, cuya finalidad principal es asegurar que todos los buques cumplen unos niveles adecuados de condiciones sociales para los trabaja-

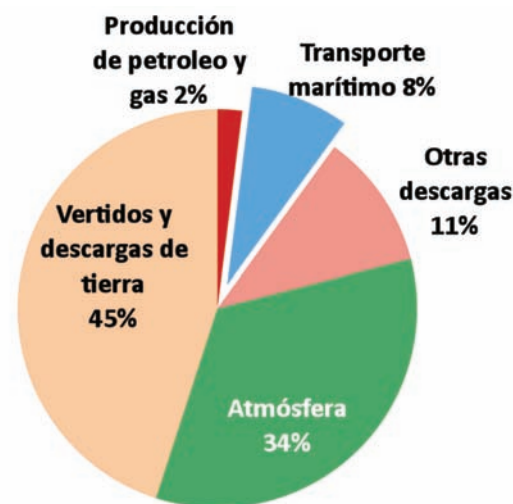


Figura 4: Fuentes de la contaminación marina.

dores de a bordo: alojamiento, catering, descansos, etc. Este Convenio no ha entrado aún en vigor, pero previsiblemente lo hará pronto. España, que fue uno de los primeros países en ratificarlo, debe prepararse para inspeccionar a los buques que vengan a nuestros puertos para asegurar su cumplimiento.

Por tanto, hay dos normas internacionales dirigidas a asegurar que la formación y las condiciones de trabajo sean adecuadas. Pero ¿tendremos los marinos que serán necesarios?

En un reciente documento sobre Estrategia de Transporte Marítimo hasta 2018, la Comisión Europea puso el dedo en la llaga al reconocer la necesidad de hacer compatibles, por una parte, unas condiciones sociales y salariales adecuadas a bordo, que puedan atraer a un mayor número de jóvenes europeos a la profesión marítima, y, por otra, el necesario mantenimiento de la competitividad de los buques europeos en los mercados internacionales.

Éste es un problema teóricamente complejo, pero que en la mayoría de los países europeos ha encontrado



hace ya años una solución pragmática y eficaz por medio de los Registros Especiales, que hacen posible alcanzar dicho equilibrio mediante la contratación de un porcentaje de marinos extranjeros. En España disponemos de las herramientas legales necesarias desde 1992, a través del Registro Especial de Canarias.

Ahora bien, desde 2005, la legislación sobre Extranjería ha dificultado mucho la aplicación y limitado la efectividad del Registro canario. Como consecuencia, en este tiempo, la flota mercante de pabellón español ha perdido el 28% de sus buques y el 32% de sus puestos de trabajo.

Es urgente reconducir esta situación si queremos equipararnos a otros países europeos y así detener la sangría de la flota bajo pabellón español. La existencia de los convenios internacionales citados permite asegurar unos estándares adecuados de formación y de condiciones laborales y de vida a bordo a todos los tripulantes, perfectamente equiparables a los que se aplican en los demás registros especiales bajo pabellones de la UE.

Conclusión

Hemos repasado brevemente tres grandes retos o desafíos a los que se enfrenta nuestro sector en el ámbito mundial y de cuya solución depende, en gran medida, que el transporte marítimo pueda seguir ejerciendo como el vehículo seguro y eficiente del comercio mundial.

Se trata, en todos los casos, de retos que requieren necesariamente soluciones globales, consen-



Es necesario mantener adaptada la normativa que regula la marina mercante española a la práctica de los países de nuestro entorno.

Isaías Táboas,
Secretario de
Estado de
Transportes, y
Adolfo Utor.



suadas en los foros internacionales más adecuados, muy especialmente en la OMI y la ONU. Es imprescindible contar con una normativa internacional acordada en estos organismos y ratificada y aplicada de la manera más uniforme posible por todos los Estados. No sólo en estas materias, sino en general, el transporte marítimo sería inviable si cada país tuviese sus propias reglas. España debe seguir participando activamente en estos foros y debe seguir ratificando y aplicando los convenios internacionales.

Pero, al mismo tiempo, y por ese mismo carácter global del mercado, es necesario mantener adaptada la normativa que regula la marina mercante española a la práctica de los países de nuestro entorno.

Además de los aspectos ya citados, podríamos también aplicar esta necesidad a los regímenes de inspecciones de seguridad de los buques españoles, que es fundamental se coordinen con los de las Sociedades de Clasificación para evitar disfunciones y duplicidades que suponen costes y pérdidas de operatividad. Nos es grato reconocer que la DGMM está poniendo gran interés por ir avanzando en este campo, pero es importante seguir profundizando en el mismo.

Es importante poner de manifiesto que España podría y debería jugar un papel mucho más relevante en el sector marítimo, al menos dentro de la Unión Europea. En efecto, España, es el tercer país de la UE en comercio marítimo, y el quinto en PIB, pero ocupa sólo el lugar

undécimo en flota mercante controlada y el duodécimo en flota mercante de pabellón nacional. Hay, por lo tanto, un notable potencial para el crecimiento de las empresas y del empleo en este sector, siempre que el marco sea propicio.

Por ello, Sr. Secretario de Estado, permítame volver al mensaje inicial: la importancia extraordinaria y creciente que tiene para nuestra sociedad y en particular para España, justificarían plenamente que se reconociese formalmente el transporte marítimo como una actividad económica estratégica para nuestro país.

De ello se derivaría, seguramente, una mayor consideración y prioridad de los intereses marítimos españoles en la política nacional, en todos los órdenes, que facilitaría la solución de muchos de sus problemas.

En el ámbito empresarial, y con el mismo objetivo, desde ANAVE, y con el apoyo del Cluster Marítimo Español, hemos propuesto la creación, dentro de la CEOE, de un Consejo del Mar, que se encuentra ahora en constitución, integrado por todas las organizaciones empresariales relacionadas con la actividad marítima. Confiamos en que este foro sirva para conseguir el mayor eco y respaldo a los intereses marítimos, también dentro de la gran patronal.

Otro aspecto que puede contribuir a dar visibilidad y a difundir la importancia de la marina mercante para España puede ser el hecho de que, desde la próxima semana, y por primera vez, un armador español, el anterior presidente de ANAVE, D. Juan Riva, vaya a asumir la presidencia de la asociación europea de navieros, ECSA. Quiero aprovechar para felicitar a Juan por su nombramiento y desearle toda clase de éxitos en su gestión.

Si partimos del reconocimiento del carácter estratégico del transporte marítimo para España, con el impulso conjunto de empresas, profesionales y Administración, deberíamos conseguir que nuestra marina mercante alcance el nivel que nos corresponde en Europa en volumen de flota y creación de riqueza y de empleo.

Muchas gracias.