



INSTITUTO DE LA INGENIERÍA DE ESPAÑA



# Evolución de la Marina Mercante

Alejandro Aznar

Presidente de Grupo Ibaizábal

Presidente de ANAVE y del Clúster Marítimo Español

18 de enero de 2017

## Contenido

Contexto mundial. Evolución del Transporte Marítimo y de la Flota Mercante Mundial en 2016

Evolución reciente de la Flota Mercante Controlada por armadores españoles

Factores que limitan la competitividad de los buques españoles frente a los de otros países de la UE

Propuestas de actuación para potenciar la flota mercante española

# Contexto mundial. El Transporte Marítimo en 2016

## • Comercio marítimo 2016:

% variación 16/15

– Total:	11.100 Mt	(+2,4%)
– Graneles sólidos:	4.860 Mt	(+0,8%)
– Crudo y productos petróleo:	2.990 Mt	(+3,7%)
– Contenedores:	1.760 Mt	(+4,3%)

## • Flota mercante mundial en septiembre 2016:

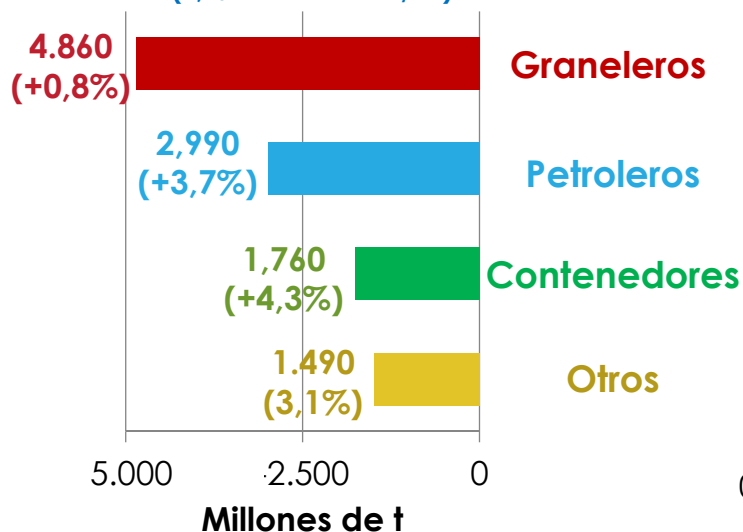
% variación sep16/ene16

– Total:	1.841 Mtpm	(+1,9%)
– Graneleros:	785 Mtpm	(+1,1%)
– Petroleros:	524 Mtpm	(+3,5%)
– Portacontenedores	247 Mtpm	(+0,9%)

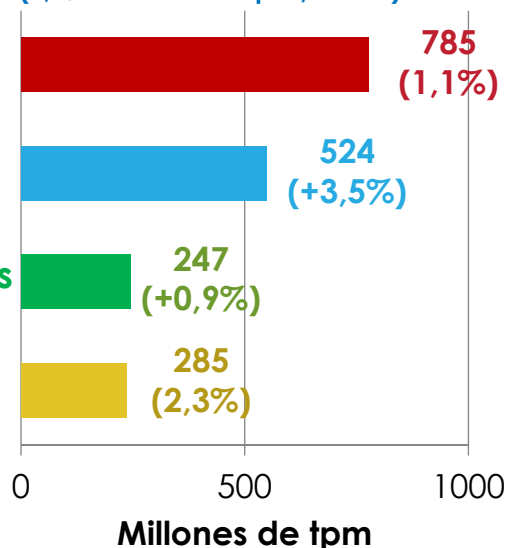
Fuente: Clarkson

# Contexto mundial. El Transporte Marítimo en 2016

**COMERCIO MARÍTIMO 2016**  
11.100 Millones de toneladas  
(2,4% variación 16/15)



**FLOTA MERCANTE MUNDIAL (1-9-16)**  
1.841 Millones de tpm  
(1,9% variación sep16/ene16)



Fuente: Clarkson

## Flota mercante controlada por armadores españoles (diciembre 2014)

	España (REC)		Pab. Extranjeros		TOTAL	
	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
<b>Petroleros</b>	12	205.532	9	281.186	21	486.718
<b>Graneleros</b>	0	0	6	248.309	6	248.309
<b>Carga General</b>	19	71.709	16	50.626	35	122.335
<b>Contenedores</b>	0	0	5	59.674	5	59.674
<b>Ro-Ro</b>	14	193.973	5	85.218	19	279.191
<b>Frigoríficos</b>	3	14.087	5	14.404	8	28.491
<b>Gases Licuados</b>	12	1.082.005	3	118.690	15	1.200.695
<b>Pasaje</b>	45	437.492	22	521.992	67	959.484
<b>Otros</b>	12	68.170	20	220.886	32	289.056
<b>TOTAL</b>	<b>117</b>	<b>2.072.968</b>	<b>91</b>	<b>1.600.985</b>	<b>208</b>	<b>3.673.953</b>

Fuente: ANAVE

## Flota mercante controlada por armadores españoles (diciembre 2016)

	R.E. Canarias		Pab. Extranjeros		TOTAL	
	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
<b>Petroleros</b>	12	205.532	7	258.412	19	463.944
<b>Graneleros</b>	0	0	8	381.577	8	381.577
<b>Carga General</b>	19	78.094	16	54.773	35	132.867
<b>Contenedores</b>	0	0	8	88.772	8	88.772
<b>Ro-Ro</b>	11	156.323	7	122.101	19	278.424
<b>Frigoríficos</b>	3	14.087	5	14.404	8	28.491
<b>Gases Licuados</b>	14	1.314.497	3	118.690	15	1.433.187
<b>Pasaje</b>	45	445.364	27	595.034	72	1.040.398
<b>Otros</b>	10	61.135	16	202.571	28	263.706
<b>TOTAL</b>	<b>114</b>	<b>2.275.032</b>	<b>97</b>	<b>1.836.334</b>	<b>211</b>	<b>4.111.366</b>

Fuente: ANAVE

## Evolución flota mercante controlada por armadores españoles (2014-2016)

	dic-14		dic-16		Dif	
	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
<b>Petroleros</b>	21	486.718	19	463.944	<b>-2</b>	<b>-22.774</b>
<b>Graneleros</b>	6	248.309	8	381.577	<b>2</b>	<b>133.268</b>
<b>Carga General</b>	35	122.335	35	132.867	<b>0</b>	<b>10.532</b>
<b>Contenedores</b>	5	59.674	8	88.772	<b>3</b>	<b>29.098</b>
<b>Ro-Ro</b>	19	279.191	18	278.424	<b>-1</b>	<b>-767</b>
<b>Frigoríficos</b>	8	28.491	8	28.491	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Gases Licuados</b>	15	1.200.695	17	1.433.187	<b>2</b>	<b>232.492</b>
<b>Pasaje</b>	67	959.484	72	1.040.398	<b>5</b>	<b>80.914</b>
<b>Otros</b>	32	289.056	26	263.706	<b>-6</b>	<b>-25.350</b>
<b>TOTAL</b>	<b>208</b>	<b>3.673.953</b>	<b>211</b>	<b>4.111.366</b>	<b>3</b>	<b>437.413</b>

Fuente: ANAVE

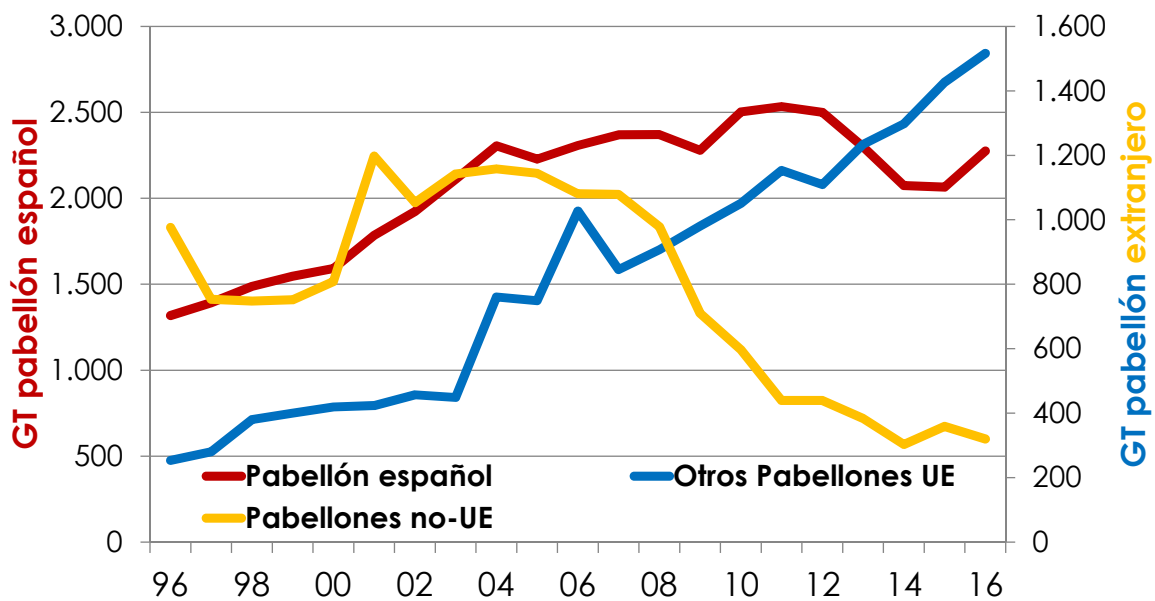
## Evolución flota mercante controlada por armadores españoles (2014-2016)

	dic-14		dic-16		Dif	
	Bqs	GT	Bqs	GT	Bqs	GT
España (R.E. Canarias)	117	2.072.968	114	2.275.032	<b>-3</b>	<b>202.064 (+9,7%)</b>
Otras banderas	91	1.600.985	97	1.836.334	<b>6</b>	<b>235.349 (+14,7%)</b>
<b>TOTAL</b>	<b>208</b>	<b>3.673.953</b>	<b>211</b>	<b>4.111.366</b>	<b>3</b>	<b>437.413 (+11,9%)</b>

Fuente: ANAVE

# Evolución flota mercante controlada por armadores españoles (GT)

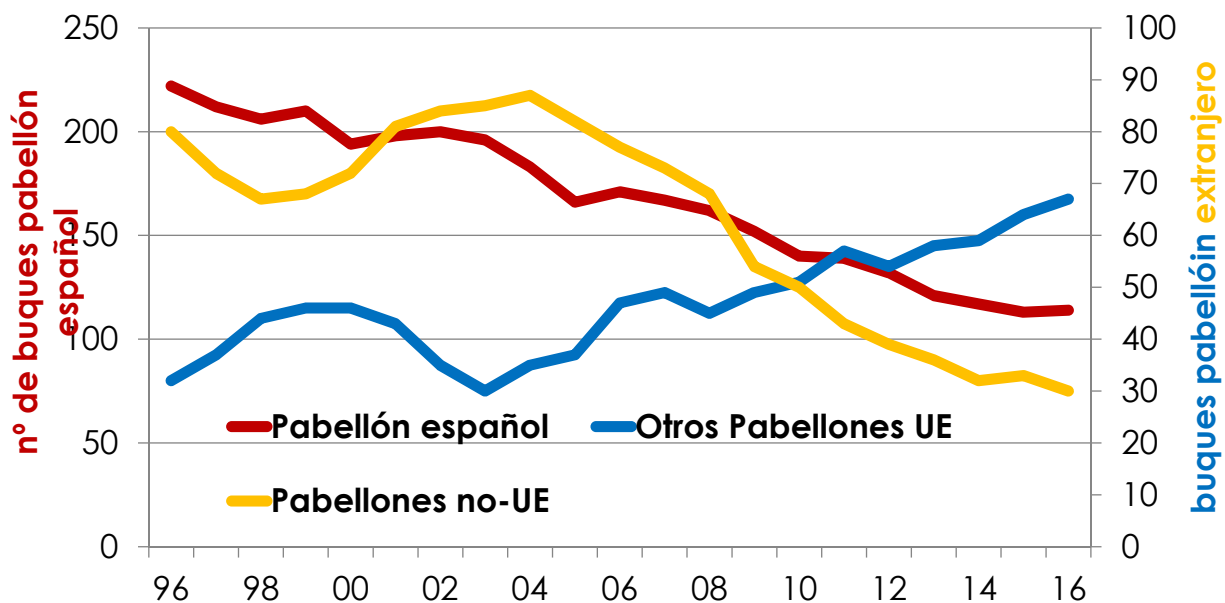
Datos a 31 de diciembre de cada año. 2016 es provisional



Fuente: ANAVE

# Evolución flota mercante controlada por armadores españoles (Nº buques)

Datos a 31 de diciembre de cada año. 2016 es provisional



Fuente: ANAVE

## Tendencias observadas

El tonelaje de la flota mercante total controlada por armadores españoles ha aumentado en los últimos 2 años un 11,9%.

Hay encargos de nuevos buques que hacen prever que esta tendencia continúe en los próximos años.

El registro español ha crecido gracias a la incorporación de dos gaseros de gran porte en el último trimestre de 2016.

Los armadores españoles siguen optando por otros registros europeos. La flota controlada en otros pabellones europeos aumentó un 16,8% (en GT) entre 2014 y 2016.

## Justificación de las tendencias observadas

- **Mayo 2004: Malta y Chipre acceden a la UE**
  - Con registros de buques muy competitivos.
  - Sin normas de tripulación específicas para tráficos de cabotaje (a diferencia de Madeira, por ejemplo).
- **Diciembre 2004: Se publica el RD 2393/2004**
  - Modifica el Reglamento de la Ley 4/2000, de Extranjería.
  - Complica la contratación de marinos en buques de pabellón español.

## Factores que limitan la competitividad del REC frente a otros registros UE

### ASPECTOS LABORALES

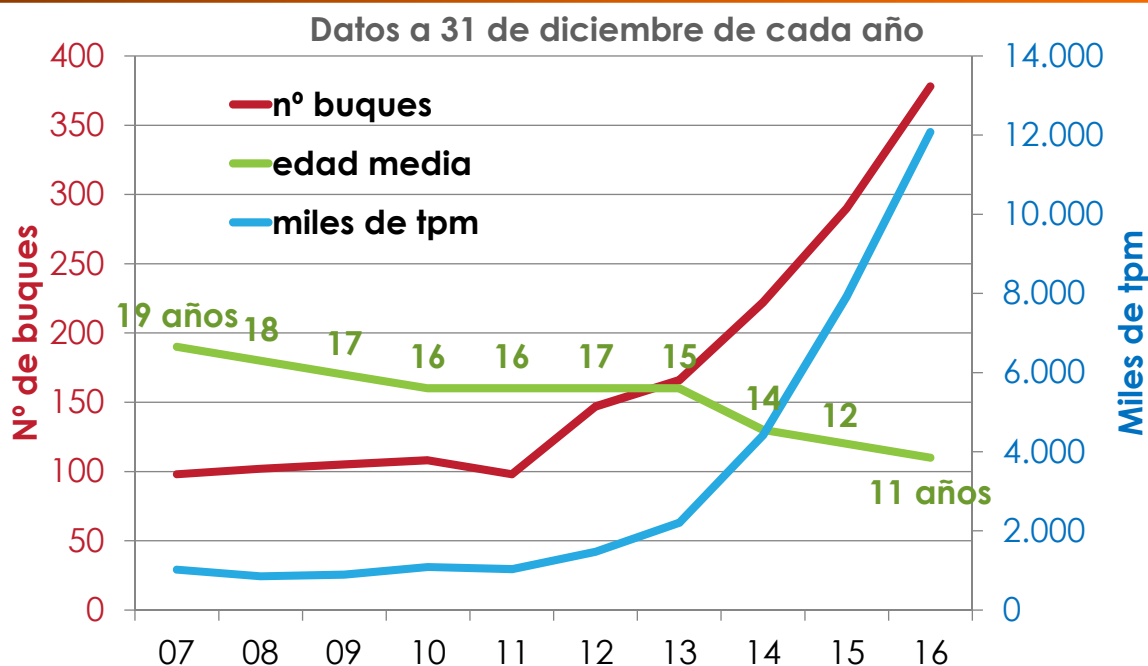
- **Inseguridad jurídica** en el enrole de marinos no UE. Pendiente de aprobación **trimestral** del Catálogo de Ocupaciones de Difícil Cobertura.
- **Compleja y larga tramitación de los visados** (no exigidos para enrolarse en buques extranjeros).
- No aplicación de la posibilidad de **ampliar caso a caso el porcentaje de marinos no UE**, contemplada en la Ley de Puertos y Marina Mercante.
- Falta de regulación en España de **agencias de empleo de marinos**.

## Factores que limitan la competitividad del REC frente a otros registros UE

### ASPECTOS TÉCNICOS

- **Insuficiente** delegación en Organizaciones Reconocidas.
- **Responsabilidad ilimitada** de Organizaciones Reconocidas.
- **Normas sobre jornada de trabajo y descansos** que van mucho más allá de las recogidas en los convenios internacionales de la OMI y la OIT.
- **Acción directa del perjudicado contra el asegurador en seguros de P&I** (Ley de Navegación Marítima).

## Otros registros sí reaccionan Ejemplo cercano: MADEIRA



Fuente: Registro de Madeira

## Propuestas de ANAVE

- Para recuperar la flota de bandera española y el empleo nacional en la misma es necesario **reforzar la competitividad relativa del REC frente a otros registros europeos.**
- Éste debería ser un **objetivo común para la administración, armadores y organizaciones sindicales.**
- Proponemos **avanzar a la vez en ambos frentes:** laboral y técnico, en todos los aspectos señalados.
- Deseablemente con una **norma única** que modifique simultáneamente las diversas normas necesarias en todas estas áreas.



# Perspectivas positivas

- Los armadores españoles están **comprometidos con el medio ambiente y apostando por soluciones novedosas**.
- Tras varios años de dura crisis, y a pesar de que la coyuntura internacional no es ni mucho menos positiva, gracias a su esfuerzo y a su inversión, **la flota total controlada por los armadores españoles está ya volviendo a crecer** y a crear nuevo empleo a buen ritmo.
- Esto nos hace mirar al futuro con **perspectivas positivas**.

Muchas gracias  
por su atención

