

FLOTA CONTROLADA POR ARMADORES ESPAÑOLES

EL NÚMERO DE BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE QUE NAVEGAN BAJO PABELLÓN ESPAÑOL COMIENZA 2024 EN MÍNIMOS HISTÓRICOS

INFORME ELABORADO POR ANAVE A PARTIR DE VARIAS FUENTES

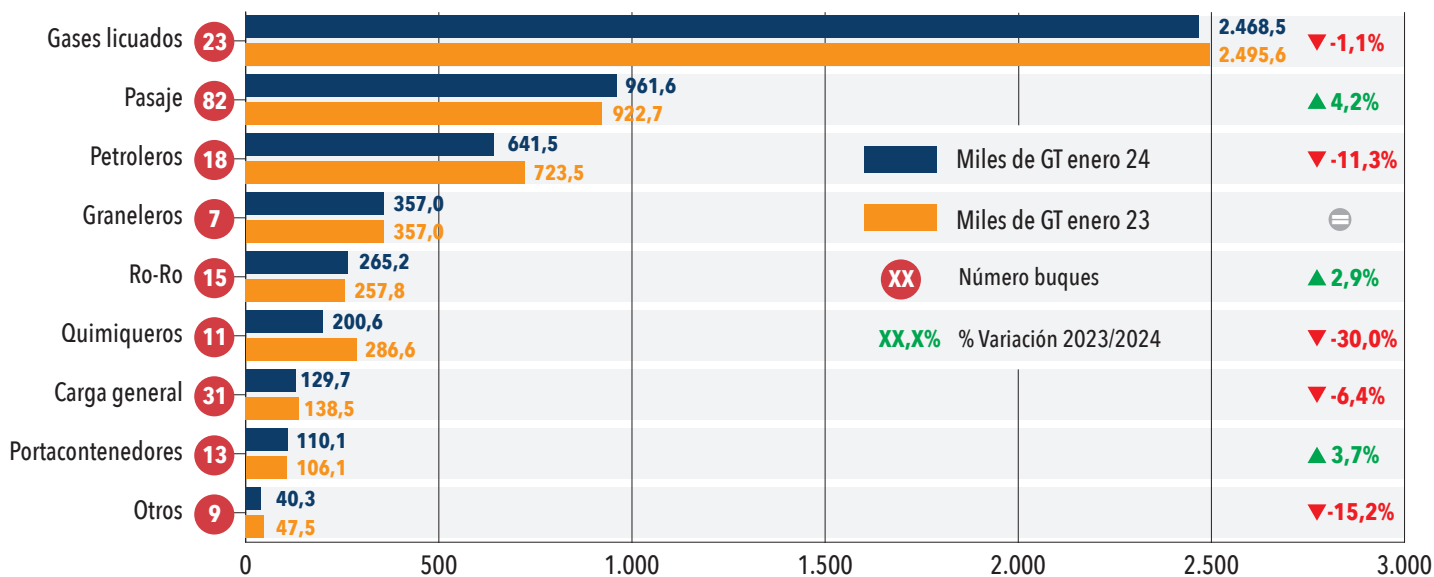
A 1 de enero de 2024, la flota mercante de transporte controlada por armadores españoles, por quinto año consecutivo, seguía superando los 5 millones de GT, cifra que registró en 2020 por primera vez desde 1985.

Por el contrario, el porcentaje de esta flota que navega bajo pabellón nacional se sitúa por debajo

del centenar de buques (mínimo histórico) y en términos de GT en niveles de hace 20 años.

La normativa y práctica del REC se ha quedado completamente obsoleta, debido fundamentalmente a la aplicación a este sector de nuevas regulaciones pensadas para la industria en tierra y que resultan de difícil, si no imposible aplicación, al trabajo a bordo.

Fuente: ANAVE



La flota mercante controlada por navieras españolas sumaba, a 1 de enero de 2024, 209 buques con 5.174.390 GT y 4.876.224 tpm. Durante el año 2023 se incorporaron a la misma 13 unidades y se dieron de baja 22. Esto dio lugar a una caída del 3,0% en términos de GT y del

6,1% en tpm con respecto al 1 de enero de 2023. Entre las bajas destaca la venta a armadores extranjeros de cinco buques quimiqueros y un petrolero de crudo. Adicionalmente, se produjeron seis bajas de buques de carga general que se compensaron parcialmente con la incorporación

de cinco unidades, dos de las cuales de nueva construcción. Asimismo, se incorporaron a la flota controlada tres buques ro-ro, tres buques de pasaje y dos portacontenedores

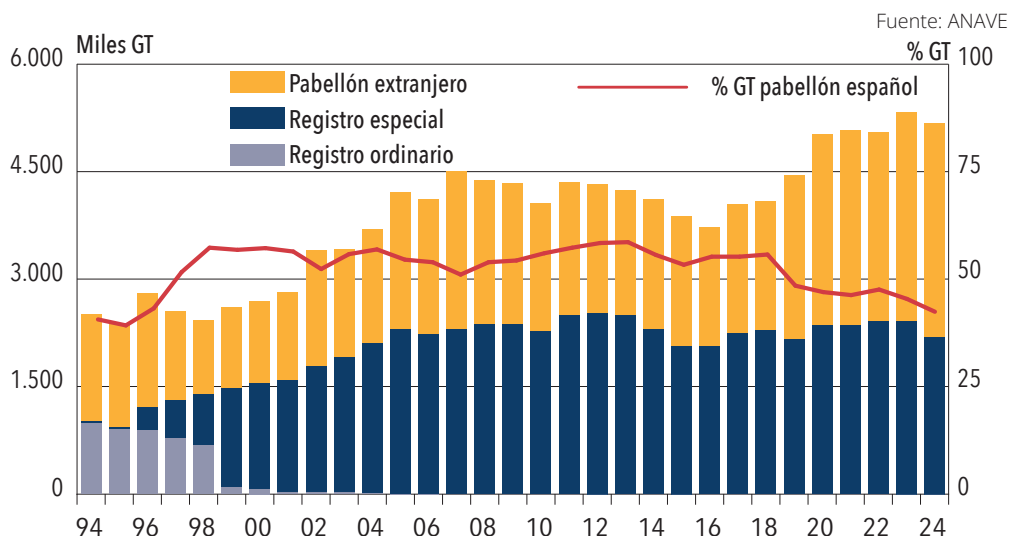
La tendencia a utilizar buques de mayor porte, para aprovechar las economías de escala, ha dado lugar a un nuevo aumento del tonelaje medio de la flota, hasta 24.758 GT, un +1,2% respecto a 2023. El 69,4% de los buques bajo control español tienen menos de 20.000 GT, la mitad de los cuales (un 34,9% del total) tienen un porte inferior a 5.000 GT. La cuota de buques que supera 60.000 GT es de un 16,3%.



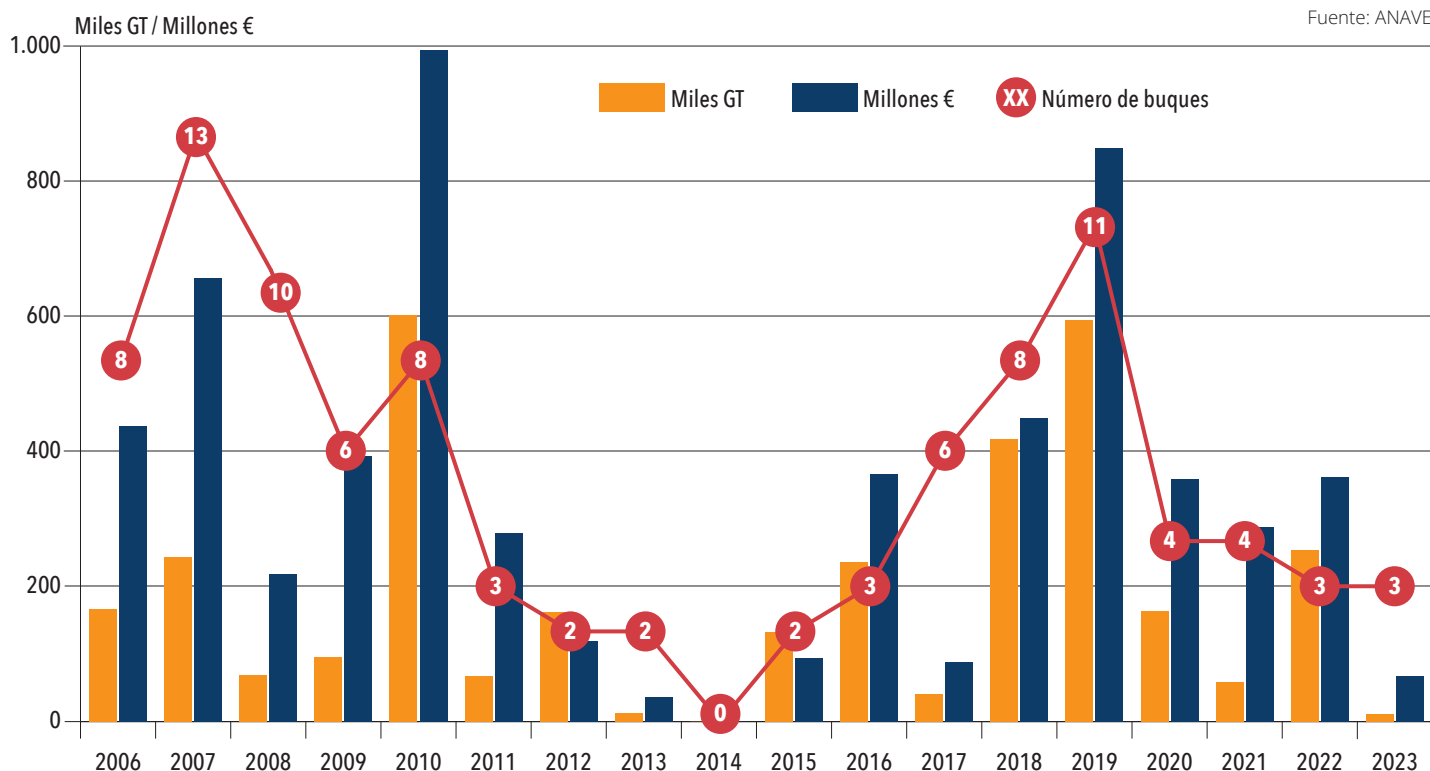
EVOLUCIÓN Y COMPOSICIÓN

Durante la última década la flota controlada abanderada en pabellón español se ha reducido en 25 buques y en un 4,4% en términos de arque bruto. Por el contrario, la flota de control español inscrita en terceros registros ha ganado 22 unidades que han dado lugar a un significativo aumento del +63,4% en tonelaje.

La cuota de la flota que opera bajo pabellón extranjero, que desde 2019 supera a la que navega bajo bandera nacional, volvió a aumentar en 2023, hasta un 57,6%. En los últimos diez años, la cuota de flota inscrita en el Registro Especial de Canarias (REC) ha disminuido 13,3 puntos porcentuales.



ENTREGAS DE BUQUES NUEVOS



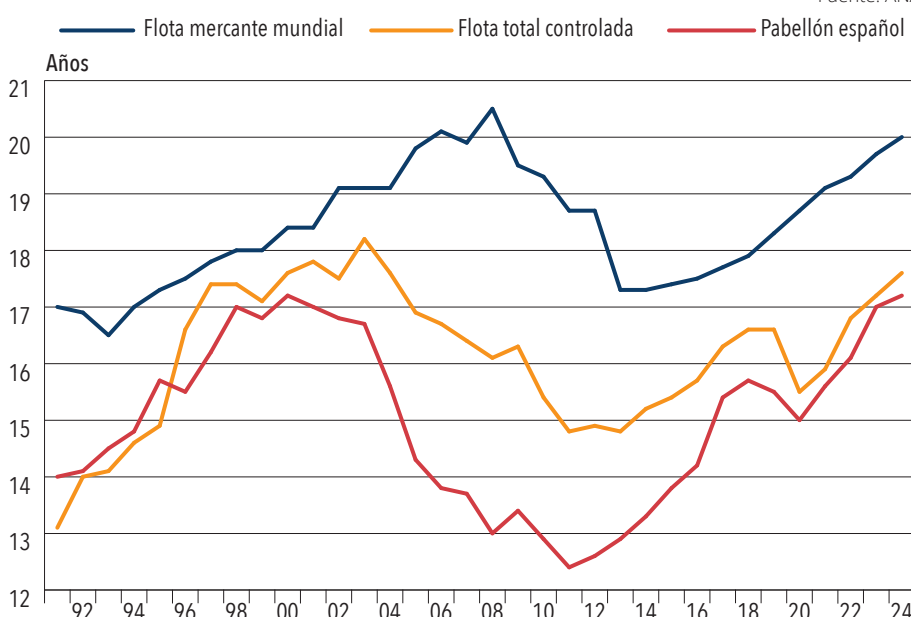
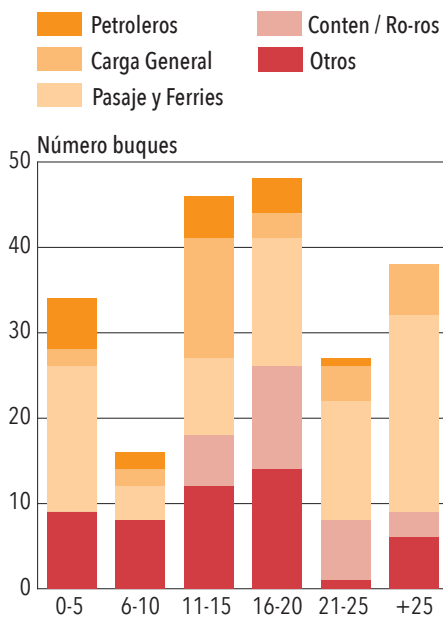
En 2023 se han incorporado a la flota controlada por navieras españolas tres buques de nueva construcción: dos de carga general y un ferry de pasaje. En conjunto suponen un total de 10.902 GT y una inversión de unos 67 millones de euros. En los últimos tres años se han incorporado a la flota controlada diez buques de nueva construcción, menos de la mitad de la cifra registrada en el trienio anterior (23 buques nuevos). La incertidumbre regulatoria y tecnológica derivada de la transición energética del

transporte marítimo están dando lugar a un retraso en la renovación de la flota por parte de los armadores de todo el mundo. Durante 2024 se espera la entrega de dos buques de pasaje y otros dos de carga

general, con una inversión de 171,5 millones de euros. Además, los armadores españoles tienen ya en cartera otros tres buques, uno de pasaje y dos de carga general, para su entrega a lo largo de 2025.

EDAD DE LA FLOTA CONTROLADA

Fuente: ANAVE



La edad media de la flota controlada por navieras españolas a 1 de enero de 2024 era de 17,6 años, frente a 17,2 que tenía un año antes.

Los petroleros y gaseros son los segmentos más jóvenes de la flota, con una edad media de 11,1 y 11,8 años, respectivamente. Le siguen los quimiqueros (12,1), graneleros (13,6) y portacontenedores (16,2). Por encima de la edad media se

sitúan los buques de carga general (18,9), los de pasaje (19,1), ro-ros (23,4) y frigoríficos (40,3). Los buques de carga general fueron el único segmento de la flota que disminuyó su edad media durante el pasado año, debido a la incorporación de dos buques de nueva construcción.

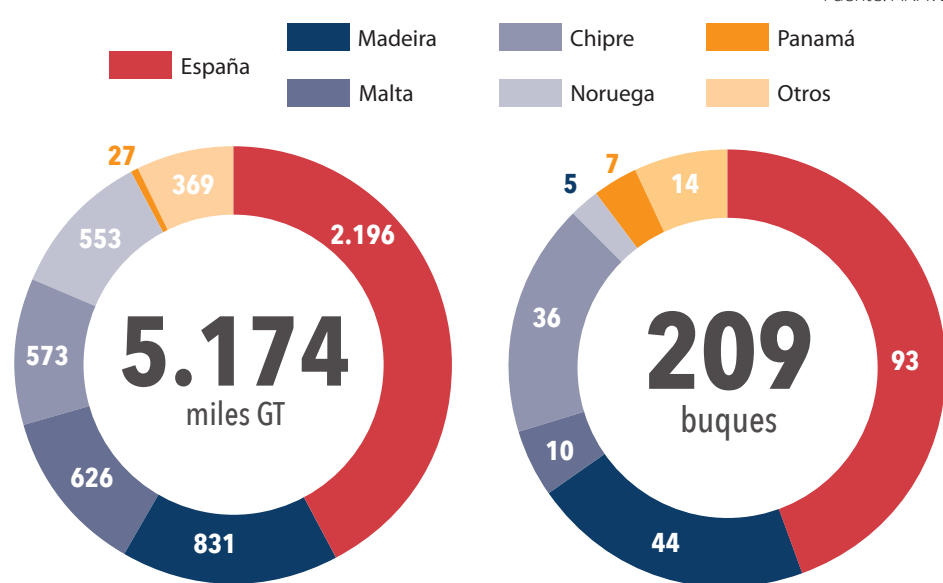
La edad media de la flota bajo pabellón español creció en menor medida que la de la flota controlada, de los 17,0 hasta

los 17,2 años, motivado por el alta de 3 nuevas construcciones en el REC.

Aún así, la edad media de la flota controlada se mantiene 2,4 años por debajo de la edad media de la flota mundial, que muestra la misma tendencia al envejecimiento por la ya mencionada incertidumbre regulatoria y tecnológica en torno a la transición energética del transporte marítimo.

DISTRIBUCIÓN POR REGISTROS DE LA FLOTA CONTROLADA.

Fuente: ANAVE



A 1 de enero de 2024, el 44,5% de los buques y el 42,4% de las GT de la flota controlada estaban inscritos en el pabellón español. Seis registros del Espacio Económico Europeo abanderan el 83,6% de las unidades y el 87,9% de las GT que operan bajo bandera extranjera. Los más utilizados son Madeira (16,1% de las GT totales controladas), Malta (12,1%), Chipre (11,1%) y Noruega (10,7%). En total, sumando los buques abanderados en España, operan bajo pabellones del EEE el 90,9% de los buques con un 93,1% de las GT controlados por navieras españolas.

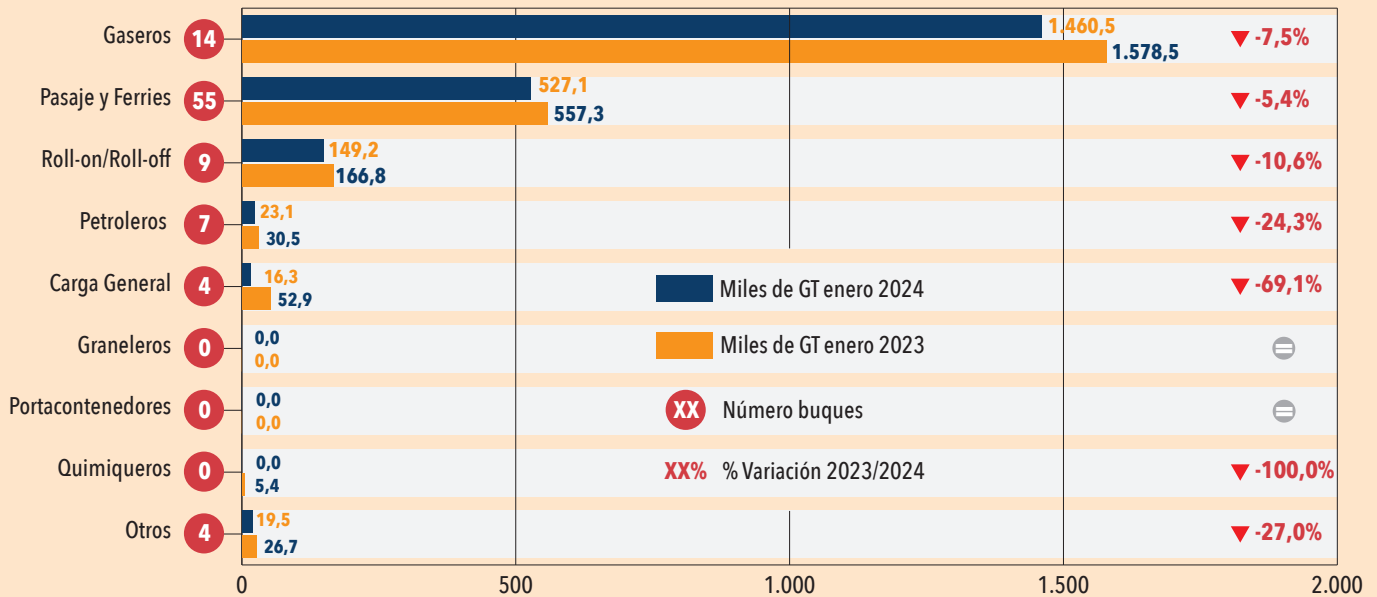
Desde hace más de 20 años no navega bajo pabellón español ningún granelero; desde 2020, tampoco portacontenedores; y, desde enero de 2024, el REC tampoco cuenta con buques quimiqueros en su flota. Además, el 96,4% del tonelaje (en GT) de buques petroleros y el 87,4% de los de carga general (52,6% y 12,9% de las unidades, respectivamente) están registrados en pabellones extranjeros.

La flota mercante de control español inscrita en pabellones extranjeros sumaba, a 1 de enero de 2024, un total de 116 buques, que en conjunto suponían 2.978.745 GT.



FLOTA DE PABELLÓN ESPAÑOL

Fuente: ANAVE



A 1 de enero de 2024, navegaban bajo pabellón español un total de 93 buques (19 unidades menos respecto al año anterior) con 2.195.645 GT (-9,2%) y 1.440.493 tpm (-11,5%). Estas cifras suponen el mayor descenso histórico en número de buques y el segundo mayor en tonelaje. Además, estaba registrado en el REC un buque petrolero de 13.740 GT y 21.350 tpm, que pertenece a armadores extranjeros.

Durante 2023, los armadores españoles reabanderaron en otros registros europeos nada menos que trece buques con 162.300 GT. Además ocho buques se vendieron a intereses extranjeros y se dieron de alta en el REC tres buques de nueva construcción.

Por tipos de buques, ningún segmento de la flota abanderada registró crecimientos con respecto a los valores del año anterior. La flota de buques de carga general disminuyó en ocho unidades y -69,1% en GT, por el reabanderamiento de nueve buques a Madeira y la venta de otro, que no se vieron compensados por la incorporación de otros dos buques de este tipo. El segmento de buques de pasaje y ferries decreció en tres unidades (-5,4%) y el de petroleros en dos (-24,3%). El único quimiquero que quedaba en el registro español cambió el pabellón nacional por el de Madeira.

ANAVE lleva ya varios años alertando de la necesidad de adaptar la normativa y práctica del Registro Especial de Canarias (REC) a la equivalente de otros Estados del Espacio Económico Europeo. Los buques de cualquier pabellón (no solo europeo) tienen acceso a los tráficos de importación y exportación nacionales y los de pabellón del Espacio Económico Europeo (EEE) también a los de cabotaje. Para poder competir en dichos mercados, los buques que enarbolan la bandera española precisan operar en un marco regulatorio análogo al de los buques de otros pabellones y lo cierto es que lejos de mejorar, especialmente en los dos últimos años, la situación no ha hecho más que empeorar. Actualmente, el régimen laboral y administrativo del REC se ha quedado completamente obsoleto:

- El procedimiento de enrole de extranjeros nunca fue lo suficientemente ágil y aunque en un principio esto no supuso un problema, conforme el déficit de tripulantes europeos fue aumentando y los tráficos *tramp* internacionales

se volvieron más competitivos, buena parte de los buques que operan en tráficos internacionales fueron abandonando el registro.

- Esta situación se ha ido agravando con nuevos requisitos para la obtención de visados, permisos de trabajo, burocracia asociada a las inspecciones del Convenio del Trabajo Marítimo, etc.
- Y en los últimos años se han aprobado nuevas normas, pensadas fundamentalmente para los sectores en tierra, que tienen difícil adaptación en el sector marítimo y han dado lugar a una pérdida adicional de competitividad del REC.

El marco fiscal del REC, que no precisa de grandes reformas, debe ser complementado de forma urgente con una serie de medidas, de orden principalmente laboral y administrativo, que potencien la competitividad de los buques mercantes de bandera española. Se trata, en esencia, de desarrollar en España una política global y coordinada de transporte marítimo y de simplificar la práctica administrativa.