

Marina mercante y  
transporte marítimo

2009 // 2010



Dr. Fleming, 11. 1ºD | 28036 Madrid | Tel.: +34 91 458 00 40 | Fax: +34 91 457 97 80

[anave@anave.es](mailto:anave@anave.es) | [www.anave.es](http://www.anave.es)



**ANAVE**

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES

# ÍNDICE

# ANAVE



09

mercado mundial

El comercio mundial, en términos monetarios, cayó en 2009 un 11,9%. La demanda de transporte marítimo, medida en toneladas, descendió un 4,5%, un recorte tres veces mayor que el esperado hace un año.



12

flota mercante mundial

A 1 de enero de 2010, la flota mercante mundial estaba compuesta por 53.948 buques, que sumaban 840.565.719 GT, con un crecimiento del 6,3% respecto a 2009.



15

construcción naval

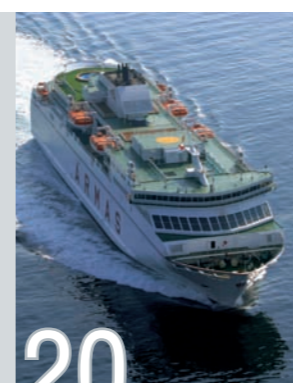
Los nuevos contratos totalizaron 52,0 millones de tpm, un 72,6% menos que en 2008, rompiendo la tendencia registrada entre los años 2003 y 2008, en los que oscilaron entre 100 y 290 millones de tpm/año.



17

comercio marítimo español

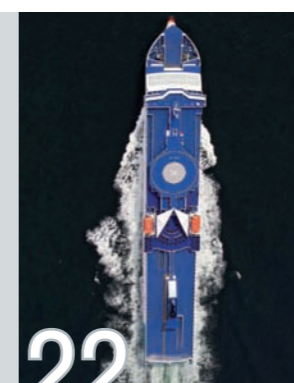
En 2009, la suma de las importaciones, exportaciones y cabotaje totalizó 282,5 millones de toneladas, lo que supuso un importantísimo descenso, del 14,2%, respecto al año anterior.



20

flota de pabellón español

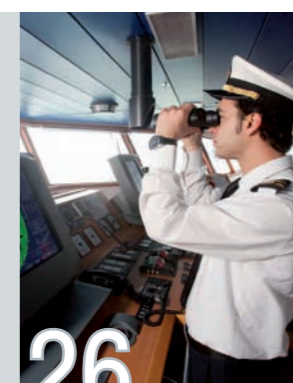
A 1 de enero de 2010, estaban inscritos en el REC un total de 157 buques mercantes, con 2.311.708 GT y 2.147.725 tpm. A lo largo de 2009, esta flota había disminuido en 10 unidades, un 3,8% de las GT y un 6,0% de las tpm.



22

flota total controlada

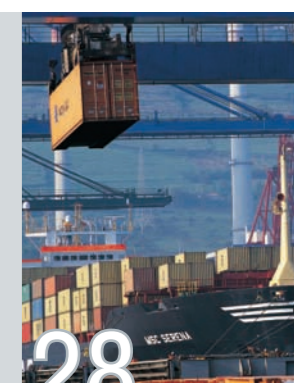
La flota controlada por las navieras españolas descendió en 20 unidades y un 6,8% de sus GT. Al 1 de enero de 2010, totalizaba 247 buques, con 3.950.939 GT y 4.315.920 tpm. La mayoría de las bajas fueron desguaces de unidades de edad avanzada.



26

política sectorial internacional

Los hidrocarburos vertidos a la mar en accidentes de buques tanque en 2009 sumaron únicamente 100 toneladas. En la OMI se adoptaron diversas medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> por parte de los buques.



28

política sectorial nacional

En el último ejercicio, un acuerdo entre PSOE y PP puso en marcha definitivamente la tramitación del Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General.

04  
Preámbulo del Presidente

06  
Comisión Permanente

07  
Comité Directivo

08  
Organización Interna

30  
Relación de Empresas Asociadas



D. Adolfo Utor Martínez

Presidente de ANAVE

Cuando, hace un año, acepté el cargo de presidente de ANAVE, sabía que asumía una responsabilidad importante y que lo hacía en un momento especialmente complicado para el sector marítimo, que se encontraba en el punto más duro de la crisis económica más aguda que recordamos. Los doce meses transcurridos han sido muy difíciles para las empresas navieras, tanto a nivel internacional como, y especialmente para las españolas. Así, mientras en 2009 el tráfico marítimo mundial se redujo globalmente en torno a un 4,5%, el comercio marítimo español cayó nada menos que un 14,2%.

Además, esa fuerte contracción de la demanda se ha producido cuando las carteras de pedidos de buques nuevos se encontraban en niveles máximos históricos. Pese a numerosas cancelaciones (alrededor de un 19%) y retrasos en las entregas, la capacidad de transporte de la flota mundial aumentó en 2009 en un 7%, agravando el desequilibrio entre oferta y demanda, obligando a muchos armadores a amarrar parte de su flota y a enviar al desguace los buques menos eficientes.

El problema más acuciante de muchas empresas navieras sigue siendo la falta de liquidez y las dificultades para obtener financiación, tanto de circulante como para nuevas inversiones. No sólo armadores pequeños, sino algunos de los mayores y, en particular, las grandes líneas de portacontenedores, han sufrido dificultades financieras muy graves. En muchos casos han sido precisas importantes ampliaciones de capital para mantener las empresas en pie. En algunos casos incluso se ha prestado a las navieras apoyo estatal mediante fondos o avales públicos, habiéndose relajado a nivel internacional, en cierta medida, las normas sobre libre competencia.

En abril, el Fondo Monetario Internacional afirmaba que el conjunto de la economía mundial había retomado ya la senda del crecimiento, que en 2010 se prevé sea globalmente de un 4,2%, gracias a China (+10%), a otros países emergentes, y a los EE.UU., que crecerán ya un 3,1%. No obstante, el propio FMI ya preveía que la zona Euro, creciese en conjunto sólo un 1,0% y que España reduciría su PIB en un 0,4%. Tras los problemas registrados, más recientemente, como el plan de rescate de la economía griega, las dificultades para el euro, etc. las perspectivas de evolución de la economía europea serían ahora incluso más pesimistas.

Por tanto, de nuevo en 2010, la demanda de transporte aumentará menos que la flota y no cabe esperar un reequilibrio en los próximos meses en ninguno de los principales mercados de fletes. Y, además, tanto en Europa, como en España en particular, la crisis del sector marítimo seguirá siendo más dura que en el conjunto mundial.

Afortunadamente, no todo son malas noticias, 2009 resultó ser para el sector marítimo un año excepcionalmente bueno en el terreno medioambiental. Según datos de ITOPF (*International Tankers Oil Pollution Fund*) los hidrocarburos vertidos a la mar en accidentes de buques tanque sumaron únicamente 100 toneladas. Es una cifra insólitamente reducida, teniendo en cuenta que ese año se transportaron por mar más de 2.300 millones de toneladas de hidrocarburos, que en los años 90 la media fue de unas 114.000 toneladas/año y que en la primera década de este siglo había descendido, pero sólo hasta 20.600 toneladas/año.

Esta magnífica noticia es el resultado de 30 años de mejora continua de las normas sobre la seguridad de los buques, de los instrumentos de control de su cumplimiento y, sobre todo, de una concienciación

por la seguridad en la operación que está cada vez más afianzada en los armadores y las tripulaciones de los buques. Lamentablemente, este dato tan positivo ha resultado ensombrecido, en las últimas semanas, por el grave vertido de la plataforma *off-shore* de BP en el Caribe, aunque, debemos recordarlo, este derrame no se debe a un accidente de ningún buque.

La normativa medioambiental, y no sólo orientada a la protección del medio marino, sino también a las emisiones a la atmósfera de gases contaminantes y de efecto invernadero, es ya, y va a seguir siendo más y más en el futuro, uno de los principales condicionantes de la operación naviera. A los últimos hitos en este campo se hace referencia detallada en el capítulo de Política Sectorial Internacional de este informe.

En el ámbito regulatorio nacional, destaca la tramitación del Proyecto de modificación de la Ley 48/2003, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General. En estas mismas líneas, hace ahora un año, declarábamos que el Proyecto que había aprobado el Consejo de Ministros, en marzo de 2009, resultaba “claramente insatisfactorio para las empresas navieras españolas”.

En marzo de 2010, los grupos parlamentarios de PSOE y PP presentaron conjuntamente en el Congreso de los Diputados más de 400 enmiendas que modificaban profundamente el anterior Proyecto y que nos obligaron a revisar sensiblemente nuestra valoración, por cuanto dichas enmiendas:

- Reducían en gran medida el impacto económico de la adaptación de las bonificaciones en las tasas a la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, salvo en ciertos tráficos, que por cierto son de notable importancia para las empresas navieras españolas, por lo que desde ANAVE se siguió trabajando con los grupos parlamentarios hasta encontrar algún tipo de solución a la inmensa mayoría de los mismos.
- Unificaban nuevamente para todos los puertos las cuantías básicas de las tasas, aunque introduciendo unos márgenes de ajuste que podrán ser aprobados por las distintas Autoridades Portuarias.
- Ampliaban el concepto de “autoprestación” en la estiba en las líneas regulares en tráficos de corta distancia y excluían del ámbito de este servicio el “embarque y desembarque de camiones, automóviles y cualquier clase de vehículos a motor con sus remolques o semirremolques”. Lamentablemente, estos elementos, que habrían constituido un importante paso adelante en la eficiencia del servicio de estiba, quedaron fuertemente devaluados durante la negociación subsiguiente.

Es positivo, sin duda, que se haya alcanzado un acuerdo entre los grupos parlamentarios de PSOE y el 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 es, sin duda, una lástima que dicho marco estable no suponga ningún avance substancial en el importante servicio de estiba.

Pero no olvidemos que los avances en la eficiencia y competitividad de los puertos son demandados por las empresas navieras porque, a su vez, se los demanda el mercado. Para asegurar el futuro de nuestro tráfico marítimo y nuestros puertos es imprescindible e inaplazable

mejorar los índices de productividad/coste de nuestros puertos, aproximándolos a los de los países europeos más eficientes. Y este objetivo es responsabilidad de todos. Sean grandes o pequeños los cambios que finalmente se introduzcan en el marco legal de la estiba, persiste la necesidad de mejorar la competitividad y todos los agentes implicados, y en particular empresas y trabajadores, deberemos buscar, dentro de dicho marco, fórmulas que permitan conseguirlo.

Finalmente, durante el último año, el Registro Especial de Canarias (REC) ha seguido perdiendo flota en favor de otros registros europeos. La creciente escasez de marinos nacionales, unida a la necesidad de competitividad que impone la situación del mercado, (problemas ambos comunes a todos los países europeos) hacen cada vez más imprescindible para las navieras españolas poder enrolar a tripulantes no comunitarios en los buques del REC. Aunque los términos generales para ello ya están previstos en la ley 27/1992, de Puertos y de la Marina Mercante, se precisa un procedimiento administrativo de contratación que conjugue una agilidad suficiente y plena seguridad jurídica. La próxima revisión del Reglamento de la ley de Extranjería sería el vehículo legal más adecuado para ello.

Pero, más allá de este aspecto concreto, en los últimos meses se ha generalizado en la opinión pública española la necesidad de llevar a cabo una revisión en profundidad, no sólo de las formas legales de la contratación laboral, sino del modelo de relaciones laborales español en su conjunto. Se afirma, y con razón, que el mismo se basa en la confrontación de intereses entre empresarios y trabajadores y que no potencia, como debería, y como se hace en otros países, la colaboración entre ambas partes en pro de una mayor competitividad. Y, si ello se reconoce como necesario con generalidad, en el caso de sectores tan globalizados como es la Marina Mercante es una realidad absolutamente evidente.

Varias empresas navieras españolas estamos realizando enormes inversiones para renovar nuestras flotas y dar así mejor servicio a los clientes. La amortización de estos costosísimos activos está forzando, cada vez con mayor frecuencia, a recurrir a los marcos que nos ofrecen otros países europeos y que hacen compatible una explotación más competitiva con elevados niveles de seguridad marítima y medioambiental. Análogamente al caso de los puertos, para asegurar el futuro del pabellón español es imprescindible renovar el marco y las estructuras productivas, un proceso en el que deberíamos arrimar el hombro Administración, empresarios y trabajadores, porque si tenemos éxito, será en beneficio no sólo de las empresas, sino de todos.



# ANAVE COMISIÓN PERMANENTE

**Presidente de ANAVE**  
D. Adolfo Utor Martínez  
Eurolíneas Marítimas, S.A (Balearia)



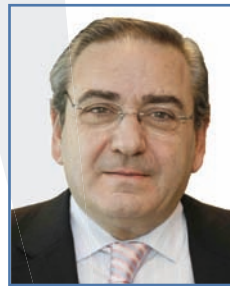
**Vicepresidente y Tesorero de ANAVE**  
D. Gonzalo Alvargonzález Figaredo  
Ership, S.A.



**Presidente de la Comisión de Tráficos Tramp de Carga Seca a Granel**  
D. José A. Baura de la Peña  
Empresa Naviera Elcano, S.A.



**Presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Carga**  
D. Vicente Boluda Fos  
Grupo Boluda Fos, S.A.



**Presidente de la Comisión de Líneas Regulares de Pasaje**  
D. Antonio Grávalos Esteban  
Acciona-Trasmediterránea.



**Presidente de la Comisión de Buques Tanque**  
D. Andrés Luna Abella  
Teekay Shipping Spain, S.L.



**Presidente de la Comisión de Tráficos Especiales**  
D. Juan Riva Francos  
Flota Suardiá, S.L.



**Vocal**  
D. Antonio Armas Fernández  
Naviera Armas, S.A.



**Vocal**  
D. Alejandro Aznar Sainz  
Ibaizabal Management, S.L

# ANAVE COMITÉ DIRECTIVO

## COMISIÓN PERMANENTE:

Además de los miembros de la Permanente, forman parte del Comité Directivo de ANAVE las siguientes personas:

## VOCALES NATOS:

- D. Carlos Álvarez Cascos / Acciona-Trasmediterránea
- Dña. Alicia Martín – D. José María Soriano/ Boluda Lines, S.A
- D. Santiago Rull / Distribuidora Marítima Petrogás, S.L.U.
- D. José Silveira / Empresa Naviera Elcano, S.A.
- D. Jaime Álvarez / Ership, S.A.
- D. Jesús Nieto / Flota Suardiá, S.L.
- D. Juan Ignacio Liaño / Fred Olsen, S.A.
- D. Amalio Muñoz / Grupo Balearia
- D. Jesús de Miguel / Ibaizabal Management Services, S.L.
- D. Vicente Capell / Knutsen OAS España, S.L.
- D. Alfonso Betancort / Naviera Armas, S.A.
- D. Máximo Gutiérrez / Naviera Murueta, S.A.
- D. Claus Peter Claussen / OPDR Canarias, S.A.
- D. Thomas Brüggmann / OPDR Hamburgo GmbH
- D. Andrés José Molina / Pullmantur, S.A.
- D. Julio Trenas / Repsol-Gas Natural Aprovisionamientos SDG, S.A.
- D. José Villasante / Teekay Shipping Spain, S.L.

## VOCALES DE ZONA:

- Andalucía, Ceuta y Melilla:  
D. Lucas Fernández-Peña / Eitzen Chemical (Spain), S.A.
- Asturias y Cantabria:  
D. Juan Alvargonzález / Naviera Alvargonzález, S.A.
- Cataluña, Levante y Baleares:  
D<sup>a</sup> Virginia Doval / Transportes M. Alcludia, S.A.
- Centro:  
D. Alberto Blanco / W. W. Marpetrol, S.A.  
D. Ricardo Rubio / Naviera del Cantábrico, S.L.
- Galicia:  
D. Darío Amor / Naviera de Galicia, S.A.
- País Vasco:  
D. Francisco Garaygordobil / Cía. de Remolcadores Ibaizabal, S.A.

# ANAVE ORGANIZACIÓN INTERNA



- 1 D. Manuel Carlier. **DIRECTOR GENERAL**
- 2 Dña. Elena Seco. **SUBDIRECTORA**
- 3 Dña. Araiz Basurko. **SEGURIDAD Y PUERTOS**
- 4 Dña. Paula Díaz. **GABINETE DE PRENSA**
- 5 Dña. Maruxa Heras. **GABINETE DE ESTUDIOS**
- 6 Dña. Desireé Martínez. **ADMINISTRACIÓN**
- 7 D. Guillermo Mendía. **ASESOR JURÍDICO**
- 8 Dña. Carmen Armas. **ADMINISTRATIVO**



# ANAVE MERCADO MUNDIAL

Según los últimos datos del Fondo Monetario Internacional, en 2009 el PIB fue negativo en los EE.UU. (-2,4%), la zona euro (-4,1%), Japón (-5,2%) y el conjunto de la OCDE (-3,2%). Algunas economías emergentes también registraron caídas muy notables, como Rusia (-7,9%). España registró un -3,6%, muy superior al -3,0% previsto a comienzos de año. Pero el PIB mundial descendió sólo un 0,6%, gracias a la evolución positiva de China (+8,7%) e India (+5,7%).

El impacto fue mucho mayor en la producción industrial, que sólo creció en China (+8,1%) y en India (6,6%), pero cayó muy fuertemente en los EE.UU. (-13,8%), zona euro (-15,1%), Japón (-21,3%) y en el conjunto de la OCDE (-11,9%). Otras economías emergentes también registraron descensos: Rusia (-11,1%), Brasil (-7,7%) o Corea del Sur (-1,2%). Como consecuencia, el comercio mundial, en términos monetarios, descendió en 2009 un 11,9%. Pero el transporte marítimo de materias primas se sostuvo mucho mejor que el de productos elaborados. Esto justifica que la demanda de transporte marítimo, medida en toneladas, descendiese en 2009 "sólo" un 4,5%, un recorte, en todo caso, tres veces mayor que el que se esperaba hace un año.

Como consecuencia de la menor demanda, y pese a que la entrega de buques nuevos fue considerablemente menor de lo esperado, por los elevados niveles de cancelaciones y retrasos, los niveles de fletes se desplomaron en todos los mercados entre un 40% y un 65%.

En los primeros meses de 2010, el PIB, la producción industrial y el comercio se están recuperando y se encuentran ya en crecimiento positivo en la mayor parte de los países. Es de esperar que, si el sistema financiero internacional recupera finalmente la normalidad, durante el presente año los mercados marítimos se muestren más firmes.

## Análisis por tipos de mercancías

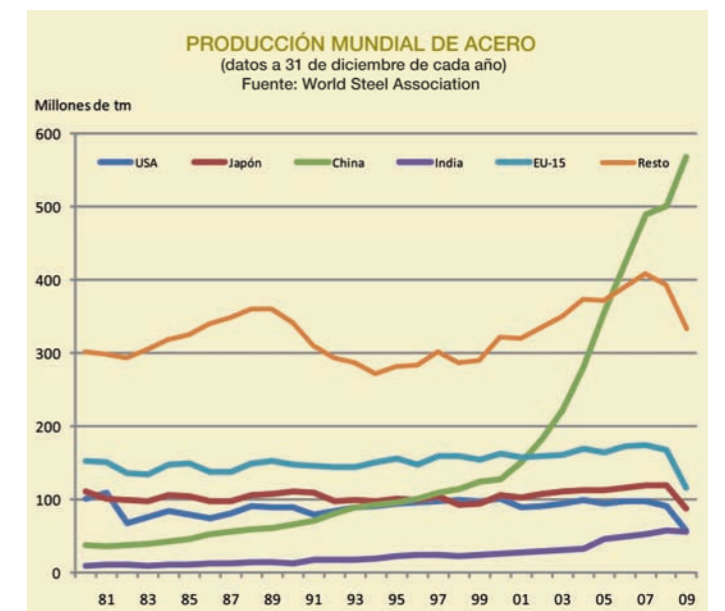
Tras casi 50 años de publicación ininterrumpida, en 2010 Fearnleys ha dejado de editar su informe anual. Por ello, los datos que a continuación se incluyen para 2009 han sido estimados por ANAVE a partir de publicaciones de Clarkson, Platou y BRS-Alphaliner.

Según estas estimaciones, durante 2009 se transportaron por mar 1.728 millones de tm de crudo (un 4,0% menos que el año anterior) y 558 millones de tm de productos (-3,0%). En tm.milla, la demanda de transporte de crudo cayó un 7,5% (hasta 8,6 billones) y la de productos un 1,1% (2,0 billones).

Según la Agencia Internacional de la Energía, la producción mundial de crudo disminuyó un 1,7% en 2009, hasta 84,9 millones de barriles diarios (mbd). Los países OPEC produjeron 33,4 mbd (-6,2%) y los no OPEC aumentaron ligeramente su producción, hasta 51,5 mbd (+1,6%). Rusia siguió siendo el mayor productor mundial, con 10,2 mbd (+2,0%). EE.UU., con 8,1 mbd (+7,3%), ocupó el segundo lugar, desbancando a Arabia Saudita cuya producción cayó un 11,0%, hasta 7,9 mbd.

La demanda de transporte de los tres principales graneles sólidos (mineral de hierro, carbones y granos) totalizó 2.071 millones de tm (+2,4%), mientras en tm.milla se mantuvo en los niveles de 2008 (unos 10,8 billones de tm). Creció muy notablemente el transporte de mineral de hierro, hasta 912 millones de tm (+7,9%) y aún más en términos de tm.milla (+12,0%), por el mayor aumento de las importaciones de China procedentes de Brasil, en detrimento de las de Australia. Esto compensó las caídas registradas por el carbón, que sumó 829 millones de tm (-0,6%) y 3,7 billones de tm.milla (-5,4%), y por el grano, 330 millones de tm (-4,0%) y 2,0 billones de tm.milla (+0,8%).

La distancia media fue de 4.625 millas (-2,7%) para el crudo y productos del petróleo y de 5.202 millas (-2,4%) para los principales graneles sólidos.



## TRÁFICO MUNDIAL POR VÍA MARÍTIMA

	CRUDO Y PRODUCTOS PETRÓLEO		PRINCIPALES GRANELES Carbón, M.Hierro, Grano		OTRAS MERCANCÍAS		TOTAL TRÁFICO MARÍTIMO		DISTANCIAS MEDIAS		
	tm	tm-milla	tm	tm-milla	tm	tm-milla	tm	tm-milla	Petróleo millas	G.Sólidos millas	Otros millas
1970	1.240	6.487	437	2.049	804	2.118	2.481	10.654	5.231	4.689	2.634
1975	1.496	9.730	556	2.826	995	2.810	3.047	15.366	6.504	5.083	2.824
1980	1.596	9.239	700	3.652	1.310	3.720	3.606	16.611	5.789	5.217	2.840
1985	1.159	5.157	774	4.179	1.360	3.750	3.293	13.086	4.450	5.399	2.757
1990	1.526	7.290	881	4.900	1.570	4.250	3.977	16.440	4.777	5.562	2.707
1995	1.796	8.356	1.021	5.623	1.895	5.470	4.712	19.449	4.653	5.507	2.887
1996	1.870	8.662	1.019	5.570	2.017	5.863	4.906	20.095	4.632	5.466	2.907
1997	1.929	9.033	1.093	5.945	2.146	6.293	5.168	21.271	4.683	5.439	2.932
1998	1.937	9.130	1.086	5.789	2.149	6.370	5.172	21.289	4.713	5.331	2.964
1999	1.965	9.259	1.113	5.866	2.218	6.632	5.296	21.757	4.712	5.270	2.990
2000	2.027	9.499	1.207	6.298	2.361	7.130	5.595	22.927	4.686	5.218	3.020
2001	2.017	9.419	1.251	6.449	2.385	7.263	5.653	23.131	4.670	5.155	3.045
2002	2.002	9.242	1.299	6.521	2.519	7.753	5.820	23.516	4.616	5.020	3.078
2003	2.113	9.850	1.383	7.118	2.637	8.156	6.133	25.124	4.662	5.147	3.093
2004	2.215	10.340	1.489	7.754	2.789	8.720	6.493	26.814	4.668	5.208	3.127
2005	2.215	10.527	1.669	8.717	2.720	9.132	6.604	28.376	4.753	5.223	3.357
2006	2.281	10.741	1.813	9.554	2.961	9.763	7.055	30.058	4.709	5.270	3.297
2007	2.328	11.084	1.934	10.249	3.166	10.092	7.428	31.425	4.761	5.299	3.188
2008	2.375	11.292	2.023	10.783	3.347	10.671	7.745	32.746	4.755	5.330	3.188
2009	2.286	10.573	2.071	10.780	3.022	9.821	7.380	31.176	4.625	5.202	3.232
09/08 (%)	-3,8	-6,4	2,4	0,0	-9,7	-8,0	-4,7	-4,8	-2,7	-2,4	1,4

Datos a 31 de diciembre de cada año  
Fuente: Fearnleys hasta 2008, en 2009 estimación de ANAVE

tm: Millones de tm  
tm · m: Miles de millones de tm · milla

### Mercado de fletes

En el mercado de petroleros, tras un año 2008 en que los fletes habían alcanzado cotas máximas históricas, en 2009 bajaron entre un 40% y un 50%, hasta niveles similares a los de 2002, uno de los peores años que se recuerdan. La evolución de los fletes podría haber sido incluso peor, si no hubiera sido porque se utilizaron para almacenamiento a flote en promedio 20 millones de tpm (el 5% de la flota). Los fletes en *time charter* de VLCC se situaron de media en 37.450 \$/día, frente a 74.390 \$/día en 2008 (-49,7%); para los suezmaxes la media fue de 27.880 \$/día (-39,5%) y para los aframax de 19.680 \$/día (-42,0%). Desde noviembre de 2009, los fletes han iniciado una ligera recuperación en todos los tamaños.

A lo largo de 2010, está previsto que se entreguen unos 50 millones de tpm de nuevos petroleros y que se desguace un tonelaje similar de buques de casco sencillo, lo que mantendría la flota de petroleros

prácticamente constante. Por tanto, y dado que se espera un repunte de la demanda de transporte, la tendencia del mercado debería ser ligeramente optimista. No obstante, en el primer trimestre los desguaces han sido sensiblemente inferiores a lo previsto.

Los fletes de graneleros, tras el máximo histórico alcanzado en mayo de 2008 por el *Baltic Dry Index* (BDI), con 11.793 puntos, y su desplome hasta 663 puntos en diciembre del mismo año, mostraron una recuperación bastante rápida, situándose el promedio del año 2009 por encima de los 2.500 puntos, niveles aceptables, dadas las circunstancias e incluso llegando a alcanzar 4.291 puntos a comienzos de junio. En los primeros meses de 2010, el BDI ha continuado oscilando entre los 2.500 y 3.800 puntos, niveles superiores a los alcanzados antes del boom que se inició en 2003.

A pesar de que la cartera de pedidos para este tipo de buques disminuyó sensiblemente, suponía a principios de 2010 aún más del



# MERCADO MUNDIAL

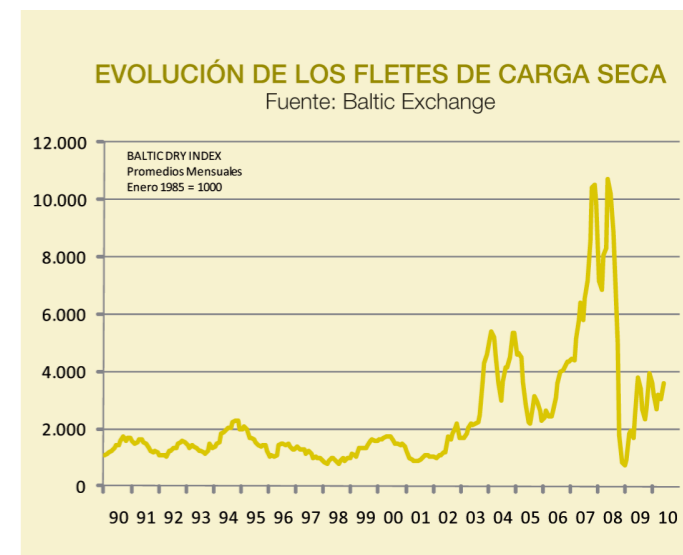
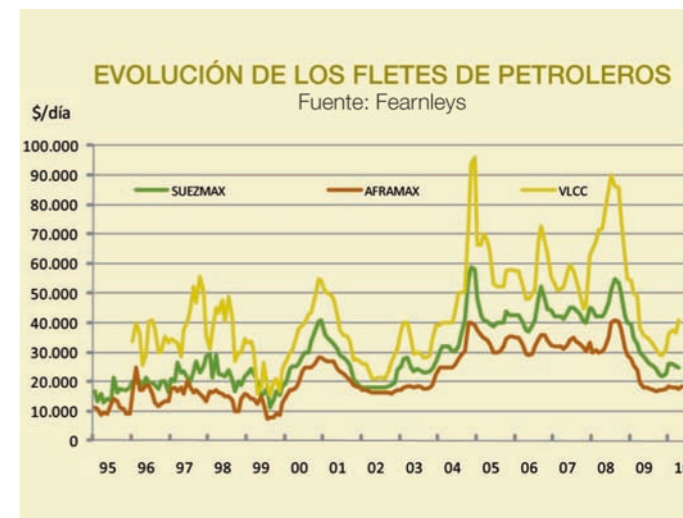
60% de la flota existente. Dado el alto número de entregas previstas para 2010 (que se describe en el capítulo dedicado a la Flota Mercante Mundial), no es previsible que los fletes repunten sensiblemente a corto y medio plazo respecto de los niveles actuales.

Debido a la caída de la producción industrial, y a los elevados niveles de entregas de buques nuevos, el mercado de los portacontenedores sufrió en 2009 un colapso sin precedentes, cayendo la demanda de transporte cerca de un 10%, lo que obligó a muchas líneas a reducir la capacidad ofertada en sus rutas más importantes y dando lugar a que llegase a estar amarrada más de un 11% de la flota de este tipo de buques. Los fletes se redujeron un 65% en promedio, llegando a mínimos históricos que a duras penas permitían cubrir los costes operativos, dejando poco o ningún margen para asumir los costes de capital. Como consecuencia, los operadores de líneas terminaron el año con unas pérdidas acumuladas cercanas a los 15.000 millones de dólares.

Para 2010 se prevé una recuperación de la demanda de transporte de portacontenedores de aproximadamente un 10%, que ya ha comenzado a sentirse en los cinco primeros meses del año. Las líneas están compensando el exceso de oferta desguazando buques (la edad media de los buques desguazados en 2009 fue de 27 años, frente a los 30 del periodo 2005-2008), cancelando contratos o reconvirtiéndolos en otros tipos de buque, reduciendo la velocidad y amarrando parte de su flota. Todo lo anterior, unido a los retrasos generalizados en las entregas, permite a este sector del mercado esperar que 2010, en conjunto, no sea tan catastrófico como 2009, si bien parece que falta aún un tiempo hasta que los fletes cubran los costes totales. En mayo de 2010, aunque los niveles de fletes en T/C habían repuntado notablemente, especialmente para los buques por encima de los 4.000 teu, seguían entre un 30% y un 45% por debajo de los niveles previos a la crisis económica mundial.

Por su relevancia para las empresas navieras españolas, cabe reseñar que el segmento de los buques ro-ros y car carriers fue uno de los que más duramente sufrieron la crisis en 2009. La brusca caída en la venta global de automóviles redujo la demanda de transporte marítimo un 30%. Así, aunque se desguazaron 104 buques (el 14% de la capacidad de la flota) y se entregaron sólo 10 unidades de las 30 previstas (el resto se pospusieron o cancelaron) la utilización media de esta flota cayó del 93% en 2008 al 61% en 2009. Como consecuencia, los fletes disminuyeron en promedio un 20%.

En el sector de LNGs, también muy importante para nuestros armadores, tras un año 2008 en que, por primera vez desde principios de los 80, había disminuido el comercio de gas natural licuado, en 2009, pese a la crisis, se recuperó un 5%, alcanzando 179 millones de toneladas. Sin embargo, este crecimiento de la demanda no fue suficiente para compensar las entregas de 37 buques LNG que aumentaron la oferta disponible en un 15% y hundieron los fletes spot. Ello, unido a la subida progresiva del precio del combustible, obligó a las empresas a reducir la velocidad de operación de sus buques y, por primera vez en muchos años, a amarrar algunos de los buques de mayor edad. En 2010 la flota de LNGs continuará creciendo a un ritmo parecido al de 2009 aunque se espera que la demanda lo haga ligeramente por encima, lo que debería dar lugar a una cierta recuperación del mercado.



# ANAVE

## FLOTA MERCANTE MUNDIAL

Según Lloyd's Register Fairplay, a 1 de enero de 2010, la flota mercante mundial estaba compuesta por 53.948 buques, 840.565.719 GT y 1.238.056.056 tpm, con un crecimiento del 6,3% en GT y del 7,0% en tpm.

Todos los segmentos de flota aumentaron su GT, a excepción de los buques combinados (OBOs), que descendieron un 16,1%, los ro-ro (-0,8%) y los buques de carga general (-0,5%).

El segmento que más creció fue el de los gaseros (+12,2% en GT), seguido de quimiqueros (+11,6%) y graneleros (+ 9,1%). El tonelaje de los petroleros creció un 6,3%, el de los portacontenedores un 4,3% y el de los buques de pasaje un 3,7%.

A comienzos de año, el 54,5% de las GT mundiales y el 67,3% de las tpm, correspondían al conjunto de graneleros y petroleros. Los portacontenedores totalizaban el 17,3% de las GT y el 13,7% de las tpm. En 2009 se modificó la tendencia de crecimiento del peso relativo de los portacontenedores y aumentó el de graneleros y petroleros, debido al aumento de un 48,2% de las entregas de graneleros y un 37,7% las de petroleros.

Este año, al no haber publicado Fearnleys su informe anual, la estimación de las bajas por desguace proceden de Platou y, en consecuencia, no son directamente comparables con los datos publicados en este informe en años anteriores. Según esta fuente, en 2009 las bajas por desguaces totalizaron 34,2 millones de tpm, un 2,8% de la flota existente y 2,6 veces más que en el año anterior. Se triplicaron los desguaces de graneleros (9,6 millones de tpm, el 2,1% de la flota de graneleros), y los de petroleros se multiplicaron por 2,3 (16,6 millones de tpm, el 4,4% de la flota). En el resto de los buques, aumentaron también, con 7,0 millones de tpm desguazadas, 2,7 veces más que en 2008. En particular, se desguazaron portacontenedores con una capacidad de unos 380.000 TEU y con una edad media de 27 años (incluso buques de 25 años en ciertos segmentos de la flota), mientras que hasta hace poco la edad media de desguace de portacontenedores era de 30 años.

La edad media de la flota mundial descendió de 19,5 años, a comienzos de 2009, a 19,3 el 1 de enero de 2010. El segmento de menor edad son los portacontenedores con 10,0 años, seguido de los gaseros (14,4 años) y graneleros (15,6 años). Por debajo de la media mundial también están los quimiqueros, con 12,0 años, los ro-



ro (17,0 años) y los petroleros (19,0). La flota de edad más avanzada son los buques de carga general (24,2 años) seguidos por los OBOs (24,0 años) y los buques de pasaje (23,8 años).

Las principales banderas de registro son, un año más, Panamá, con 187,2 millones de GT inscritas, que suponen el 22,3% de las GT mundiales y que aumentó un 4,0%; seguida de Liberia con 90,2 millones de GT (+11,5%) y el 10,7% de las GT mundiales; Islas Marshall con 47,6 millones de GT (+13,6%) y 5,7% de las GT mundiales y Bahamas con 45,0 millones de GT, el 5,4% de las GT mundiales y un aumento del 2,9%.

El 45,1% de las GT registradas en Panamá son de graneleros (33,7% de la flota mundial de este tipo de buques) y el 17,9% son petroleros. En Liberia, el 33,4% de las GT corresponden a petroleros y el 31,6% a portacontenedores. En las Islas Marshall, el 36,0% son petroleros y el 27,1% graneleros y en Bahamas, el 36,9% corresponde a petroleros, el 15,1% a graneleros y el 11,1% a buques de crucero.

Grecia, que ocupa el séptimo puesto en el ranking mundial por banderas, con 38,8 millones de GT registradas (el 4,6% de las GT mundiales), es el primer país de la Unión Europea seguido de Malta,

con 34,8 millones de GT, que ocupa el octavo puesto (4,1% de las GT mundiales). El décimo y undécimo puestos están ocupados por Chipre y Reino Unido respectivamente. En el conjunto de la UE (27) hay abanderados buques con un total de 181,5 millones de GT, que suponen el 21,6% de las GT mundiales. Varios pabellones europeos experimentaron crecimientos muy notables a lo largo de 2009: Luxemburgo (+27,8%), Portugal (+19,9%), Italia (+14,4%), Malta (+10,8%) y Francia (+8,7%). Por el contrario la flota de Reino Unido, la cuarta mayor de Europa, descendió nada menos que un 26,7%, como consecuencia principalmente de cambios en el sistema británico de fiscalidad. También registraron descensos muy importantes Bulgaria (-41,1%), Austria (-29,6%) y Eslovaquia (-22,5%). La flota alemana disminuyó un 0,9%, tras el gran aumento registrado en 2008 (+18,5%). La flota de pabellón español descendió un 3,8% conservando el puesto 37º del ranking mundial.

Según el Bremen Institute for Shipping and Logistics, el ranking de flota controlada con arreglo a la nacionalidad del armador no ha variado en sus primeros puestos y sigue encabezado por los armadores de Grecia con 187,5 millones de tpm (el 15,3% de la capacidad de transporte marítimo mundial), que han aumentado su tonelaje un 6,9% y operan el 68,7% de su flota bajo pabellones extranjeros. El

### FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR TIPOS DE BUQUES

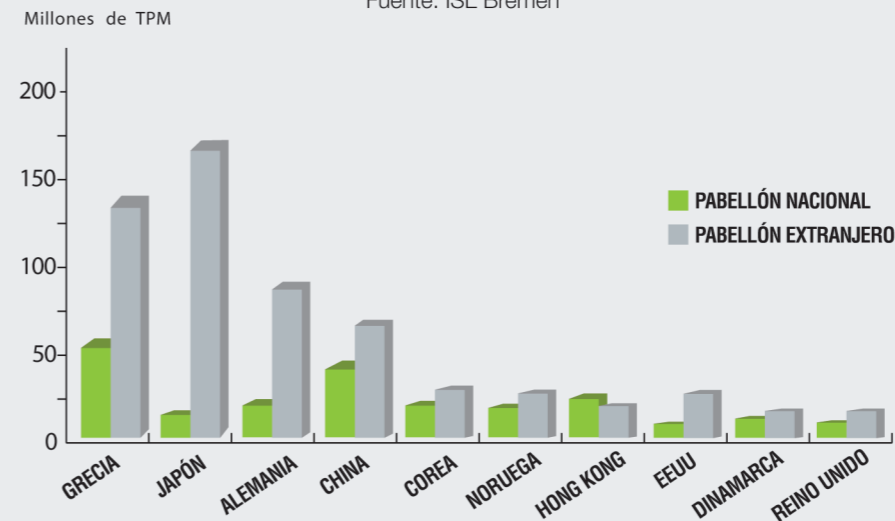
	1980		1985		1990		1995		2000		2005		2009		2010	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	7,5	201,2	7,1	162,1	6,9	154,5	6,8	159,8	7,3	163,7	7,0	170,9	7,2	197,9	7,4	209,8
Gaseros	0,6	7,4	0,8	9,9	0,8	10,6	0,9	14,0	1,1	17,9	1,2	24,7	1,5	41,0	1,5	46,1
Graneleros	4,3	83,3	5,0	110,3	4,8	113,4	5,7	129,7	6,1	149,4	6,5	175,8	7,6	229,5	8,0	250,5
Carga General	22,7	81,3	21,7	80,1	19,7	72,7	18,9	66,2	18,9	65,6	17,7	59,6	18,8	65,8	18,6	65,5
Portacontenedores	0,7	11,3	1,0	18,4	1,2	23,9	1,6	35,1	2,5	55,3	3,2	85,8	4,6	139,6	4,7	145,5
Otros Mercantes (1)	6,2	15,4	7,6	18,4	6,8	23,5	8,6	46,2	10,1	63,5	11,4	84,8	13,3	117,3	13,8	123,2
<b>TOTAL MERCANTES</b>	<b>42,0</b>	<b>399,9</b>	<b>43,2</b>	<b>399,2</b>	<b>40,2</b>	<b>398,6</b>	<b>42,7</b>	<b>451,1</b>	<b>46,0</b>	<b>515,4</b>	<b>47,1</b>	<b>601,7</b>	<b>52,9</b>	<b>791,1</b>	<b>53,9</b>	<b>840,6</b>
Otros no mercantes	31,7	16,3	33,2	17,0	38,0	24,9	38,0	24,8	40,8	28,2	42,9	31,6	46,8	39,6	48,2	42,1
<b>TOTAL</b>	<b>73,7</b>	<b>416,2</b>	<b>76,4</b>	<b>416,2</b>	<b>78,2</b>	<b>423,5</b>	<b>80,7</b>	<b>475,9</b>	<b>86,8</b>	<b>543,6</b>	<b>90,0</b>	<b>633,3</b>	<b>99,7</b>	<b>830,7</b>	<b>102,2</b>	<b>882,6</b>

(1) Incluye quimiqueros, otros buques tanque, de pasaje, ferries, ro-ros, transporte vehiculos, etc. Datos a 1 de enero de cada año, salvo 1980, 1985 y 1990 (datos a 1 de julio). Fuente: Lloyd's Register - Fairplay

NB: Miles de buques  
TRB: Millones de TRB  
GT: Millones de GT

### PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES

según el país de nacionalidad del armador, a 1 de enero de 2010. Fuente: ISL Bremen



### 1 DE ENERO DE 2010

	PABELLÓN NACIONAL	PABELLÓN EXTRANJERO	TOTAL
Grecia	59	129	188
Japón	14	169	183
Alemania	17	87	104
China	40	62	102
Corea	18	26	44
Noruega	13	25	38
Hong Kong	22	14	36
EEUU	7	28	35
Dinamarca	12	20	32
Reino Unido	9	23	32

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR PAÍS DE BANDERA

	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2009	2010	VARIACIÓN GT (%)	
										10/09	10/95
Panamá	13.352	23.327	39.544	38.410	63.208	103.049	129.330	180.018	187.178	4,0	196,1
Liberia	65.638	80.167	57.979	54.231	57.172	52.932	52.527	80.864	90.182	11,5	57,7
Islas Marshall (1)	-	-	-	-	2.130	6.656	21.876	41.956	47.648	13,6	2.137,0
Hong Kong	411	1.709	6.842	6.533	7.673	7.944	26.025	39.064	45.300	16,0	490,4
Bahamas	179	78	3.864	13.464	22.628	28.952	33.707	43.745	45.017	2,9	98,9
Singapur	3.853	7.520	6.398	7.815	11.720	21.500	25.814	38.395	39.665	3,3	238,4
Grecia	22.451	39.377	30.895	20.384	30.061	24.756	31.971	36.695	38.776	5,7	29,0
Malta	48	129	1.843	4.473	15.424	28.107	22.220	31.379	34.760	10,8	125,4
R.P. China	2.744	6.556	10.188	13.303	15.089	15.456	19.381	25.479	28.636	12,4	89,8
Chipre	3.217	2.079	8.179	18.304	23.224	23.344	21.147	19.831	19.842	0,1	-14,6
Reino Unido	32.231	26.105	13.942	7.778	5.867	8.305	18.238	24.477	15.998	-34,6	172,7
Italia	9.931	9.698	8.587	7.482	6.371	7.750	10.653	13.294	15.210	14,4	138,7
R.F. Alemania	9.592	9.384	7.176	5.324	5.484	6.329	8.046	15.069	14.931	-0,9	172,3
Japón	38.042	39.194	38.184	25.673	20.771	15.641	12.103	12.538	13.728	9,5	-33,9
Noruega	25.847	21.530	14.774	22.684	21.753	22.382	17.584	16.589	13.471	-18,8	-38,1
Corea del Sur	1.388	4.281	6.664	7.213	6.420	5.119	7.225	13.494	12.238	-9,3	90,6
Dinamarca	4.354	5.211	4.767	4.900	5.518	5.567	7.311	9.936	10.415	4,8	88,7
Antigua y Barbuda	-	-	1	359	1.837	4.214	7.164	9.508	9.947	4,6	441,5
OTROS UE (más de 200.000 GT)											
Holanda	5.418	5.430	3.650	3.069	3.841	5.175	6.384	7.447	7.528	1,1	96,0
Francia	10.389	11.557	7.885	3.525	4.069	3.067	4.615	5.862	6.371	8,7	56,6
Bélgica	1.249	1.697	2.251	1.769	68	8	3.829	4.053	4.105	1,3	5.936,8
Suecia	7.418	4.186	3.006	2.667	2.692	1.846	3.561	4.279	3.928	-8,2	45,9
ESPAÑA	4.936	7.178	5.214	3.143	933	1.547	2.392	2.404	2.312	-3,8	147,8
Finlandia	1.956	2.472	1.916	1.000	1.319	1.566	1.334	1.470	1.364	-7,2	3,4
Portugal	1.055	1.208	1.290	716	774	1.051	1.217	978	1.172	19,8	51,4
Luxemburgo	-	-	-	2	1.135	1.286	555	514	656	27,6	-42,2
Bulgaria	937	1.233	1.322	1.360	1.112	957	875	853	500	-41,4	-55,0
Lituania	-	-	-	-	385	335	352	344	371	7,8	-3,6
Estonia	-	-	-	-	488	391	304	358	344	-3,9	-29,5
Letonia	-	-	-	-	609	40	254	238	207	-13,0	-66,0
Total UE (15)	111.253	123.780	92.202	63.395	69.526	69.452	101.430	126.604	125.095	-1,2	79,9
Total UE (27)	117.191	129.468	105.457	89.677	112.509	122.840	145.880	196.614	181.487	-7,7	
Total Mundial	325.622	399.918	399.241	398.642	451.057	515.394	601.701	791.087	840.566	6,3	86,4
UE27/ Mundo (%)	34,2%	31,0%	23,1%	15,9%	15,4%	13,5%	16,9%	16,0%	14,9%	-7,0%	

Datos a 31 de julio para cada año hasta 1990. A 1 de enero desde 1995.  
(1) Hasta 1990 estaba englobado en EE.UU.

Datos en miles de TRB, miles de GT a partir de 1995  
Fuente: Lloyd's Register - Fairplay - World Fleet Statistics

segundo puesto lo ocupa Japón, con 183,2 millones de tpm (+3,9%) y el 92,2% de su flota bajo pabellones extranjeros, seguido de Alemania, con 104,1 millones de tpm (-0,7%), que mantiene al 83,5% de su flota inscrita en registros extranjeros. El cuarto puesto lo ocupa China con 101,9 millones de tpm (11,7% de crecimiento y el 61,0% de su flota bajo registros extranjeros). España perdió un puesto en el último año bajando del 30º al 31º, totalizando 4,3 millones de tpm, con un descenso del 11,2% en las tpm. Los países miembros de la UE(27)+Noruega controlan 484,4 millones de tpm, que suponen el 39,5 del tonelaje mundial, cifra ligeramente inferior a la del año anterior (40,1%).

Los armadores griegos controlan el 17,8% de los petroleros de la flota mundial y los japoneses el 12,1%. La flota de graneleros está controlada mayoritariamente por los armadores japoneses (+ 21,7%), los griegos (+19,3%) y chinos (+12,6%). Alemania sigue liderando el control de la flota de portacontenedores controlando el 34,7% de la flota total.

Todos los analistas indican que las previsiones sobre la evolución de la flota en 2010 son inciertas, puesto que es muy difícil predecir qué parte de las entregas previstas para este año se retrasarán o

cancelarán y, de la misma manera, es muy difícil cuantificar los niveles de desguace, ya que dependen en gran medida de las condiciones del mercado. Así, por ejemplo, en el primer trimestre de 2010 se ha desguazado sólo el 13% del tonelaje de petroleros que estaba inicialmente previsto para todo el año.

No obstante, Platou estima que el tonelaje de peso muerto de la flota de petroleros crecerá este año alrededor de un 2,5%, la de graneleros entre el 9 y 11% y la de portacontenedores alrededor del 6-7%.



# ANAVE CONSTRUCCION NAVAL

El año 2009 resultó muy complicado para el sector de la construcción naval. Se concretaron muy pocos encargos de nuevas construcciones, lo que provocó una importante caída de los precios. Los niveles de cancelaciones crecieron enormemente y a lo largo del año fueron bastantes los armadores y astilleros a nivel mundial que cayeron en procesos concursales o de quiebra.

Los nuevos contratos totalizaron 52,0 millones de tpm, un 72,6% menos que en 2008, rompiendo la tendencia registrada entre los años 2003 y 2008, en los que oscilaron entre 100 y 290 millones de tpm/año.

Se encargaron 37,8 millones de tpm de graneleros, con un descenso del 45,5% respecto de 2008, y 11,6 millones de tpm de petroleros (-72,3%). El primer semestre del año la contratación de petroleros fue casi nula y, sin embargo, en la segunda mitad del año se encargaron 20 suezmaxes y 12 VLCC. Las contrataciones de otros buques totalizaron sólo 2,6 millones de tpm (-96,7%). A lo largo de 2009 no se contrató ningún LNG, la contratación de portacontenedores disminuyó un 90,2%, la de LPGs un 81,3% y la de buques de pasaje un 75,9%.

Los precios de los petroleros y graneleros nuevos disminuyó en promedio un 21,8%. Para los portacontenedores el precio cayó aún más, un 28,2%, especialmente en los segmentos de panamax y sub-panamax. Los precios de otros buques se mantuvieron más estables:

los de LPG disminuyeron un 12,8% y los LNG sólo un 7,5%. Según BRS-Alphaliner, comparando los precios de finales de 2009 con el pico de 2008, el descenso resulta entre un 30 y un 45% en función del tipo de buque. Además de la menor demanda, esta importantísima caída se justifica parcialmente por el precio del acero, que descendió de 1.150 \$/t en el pico de 2008 a 650 \$/t a finales de 2009. Sólo este concepto, en un VLCC, pudo suponer un ahorro de costes de hasta 20 millones de dólares.

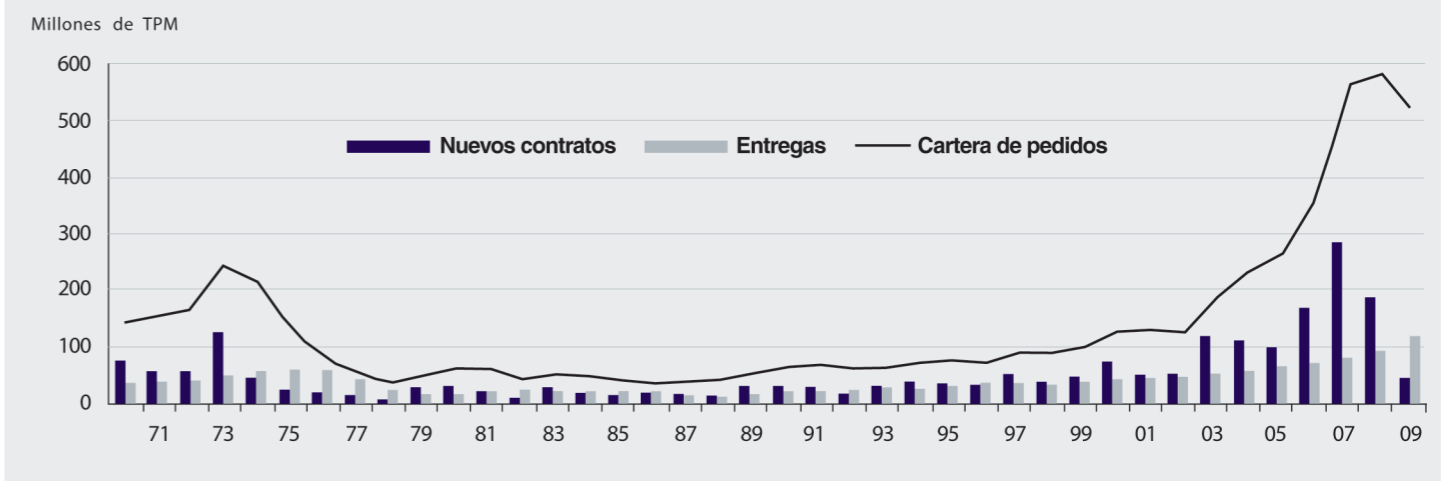
Las entregas aumentaron un 27,9%, alcanzando 122,5 millones de tpm, sobre todo las de graneleros (+64,1%) con un total de 47,4 millones de tpm. Las de petroleros aumentaron un 33,2%, hasta 44,9 millones de tpm y las entregas del resto de buques disminuyeron un 9,3%, hasta 30,1 millones de tpm.

En los 3 primeros meses de 2010 se ha entregado una cifra récord de 190 graneleros (47 capesizes, 93 de tamaños intermedios y 50 handymax o menores), cifra que supone sólo el 13% de los 1.400 graneleros cuya entrega está prevista para este año. Un elevado número de entregas se siguen retrasando y/o cancelando, lo que permitiría a los fletes mantenerse en niveles relativamente aceptables.

BRS-Alphaliner estima que en 2009 se aplazaron aproximadamente el 31,6% de las entregas previstas y se cancelaron el 19,3%. Concretamente en el segmento de los portacontenedores, estima que el impacto total de las cancelaciones, conversiones, retrasos en

## CONSTRUCCIÓN NAVAL MUNDIAL 1970 - 2009

Fuente: Fearnleys, Platou



# CONSTRUCCIÓN NAVAL

Las entregas y el desguace supusieron 1,5 millones de TEUs menos en la flota.

La cartera de pedidos totalizaba, a 1 de enero de 2010, 522,9 millones de tpm, un 10,3% menos que en 2009, por la disminución de los nuevos contratos y los elevados niveles de entregas y cancelaciones de 2009. A comienzos de año la cartera representaba el 42,2% de la flota total. Los graneleros suponen el 56,7% del tonelaje en cartera, los petroleros el 26,8%, los portacontenedores el 11,3%, los buques de carga general el 3,2% y los gaseros el 1,1%. La cartera de graneleros creció un 10,5% y suponía un 65,6% de la flota existente, cifra desorbitada, especialmente teniendo en cuenta la situación del mercado. La de petroleros disminuyó un 15,0% y representaba el 36,8% de la flota existente.

Los astilleros de la UE(27) lograron en 2009 sólo el 2,8% de los encargos en términos de CGT, y su cartera de pedidos era, a 1 de enero de 2010, el 6,0% de la total. China, Corea del Sur y Japón consiguieron captar el 87,1% de los nuevos encargos (en CGT) y mantienen el 83,0% de la cartera de pedidos. Durante 2008, aunque la cuota de los astilleros europeos en términos de tonelaje completado fue sólo del 11%, resultó del 23% en términos de facturación, sólo por detrás de Corea del Sur (31%) y China (26%), lo que demuestra que la construcción naval europea se centra, cada vez más, en productos de mayor tecnología y con un alto valor por GT.

En 2009 sólo se contrató un buque mercante de transporte en astilleros españoles, con 2.637 GT y 4.278 CGT, un petrolero de productos que fue contratado por una naviera extranjera. A comienzos

de 2010, la cartera de pedidos de los astilleros españoles incluía 18 buques mercantes, con 206.211 GT y 227.846 CGT, de ellos, 5, con el 60,9% de las GT, con destino a armadores españoles (3 ferries, 1 granelero y 1 ro-ro).

## CONTRATACIÓN DE BUQUES MERCANTES EN ASTILLEROS ESPAÑOLES

Fuente: Gerencia del Sector Naval (datos a 31 de diciembre de cada año)



# COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL

Agradecemos la colaboración prestada por el Departamento de Estadística de Puertos del Estado que, un año más, nos ha adelantado los datos provisionales que permiten incluir en este informe el desglose del comercio marítimo español por tipos de tráficos y de mercancías. Los datos referidos al cabotaje han sido completados con información de los puertos transferidos a las comunidades autónomas, principalmente Alcanar, Arguineguín, Carboneras, Palamós y del conjunto de puertos gallegos.

El comercio marítimo español (importaciones + exportaciones + cabotaje) totalizó 282,5 millones de toneladas en 2009, lo que supuso un importantísimo descenso, del 14,2%, respecto al año anterior. Estas cifras no incluyen el movimiento portuario de carga transportada en contenedores en régimen de tránsito internacional, que alcanzó los 39,2 millones de toneladas, un 11,6% menos que en año anterior.

Durante 2009 todas las partidas registraron descensos: los graneles sólidos fueron los que más cayeron, un 22,3%, hasta 71,3 millones toneladas; la mercancía general descendió un 16,7%, totalizando 81,5 millones de toneladas, mientras el comercio de graneles líquidos se redujo un 7,1%, totalizando 129,7 millones de toneladas.

Los graneles líquidos supusieron en 2009 el 45,9% del total de nuestro comercio marítimo, la carga general el 28,9% y los graneles sólidos el 25,2%.

### Análisis por tráficos

El tonelaje total movido por el comercio exterior marítimo español (importaciones + exportaciones) a lo largo de 2009 totalizó 243,3

millones de toneladas, un 14,6% menos que en el año anterior. De este total, las importaciones supusieron el 77,2% y las exportaciones el 22,8% restante. Las importaciones disminuyeron un 16,0%, hasta 187,8 millones de toneladas; las exportaciones sumaron 55,5 millones de toneladas, registrando un descenso del 9,3%.

Los graneles líquidos supusieron el 54,5% de las importaciones, totalizando 102,3 millones de toneladas, un 7,4% menos que en el año anterior. Tanto los graneles sólidos como la mercancía general importados descendieron en mayor medida, 23,9% y 25,8% respectivamente, totalizando 57,7 millones de toneladas los graneles sólidos y 27,8 millones de toneladas la mercancía general. Esta última supuso el 14,8% de las importaciones, mientras que el 30,7% restante corresponde a graneles sólidos.

Las importaciones de petróleo crudo disminuyeron un 11,5% y las de gases licuados un 8,0%. Por el contrario, las importaciones de productos de petróleo registraron un aumento del 3,3%, impulsadas por el fuel-oil, que creció un 10,9% y otros productos petrolíferos diferentes de la gasolina y el gasoil que duplicaron sus importaciones este último año. Dentro de los graneles sólidos, las importaciones de carbones descendieron un 23,0% y la partida de otros minerales y materiales de construcción un 34,3%, mientras las importaciones de cereales y sus harinas aumentaron un 10,8%. Las partidas menores registraron descensos de entre el 7% y el 57%.

El 61,1% de las exportaciones fueron de mercancía general, totalizando 33,9 millones de toneladas, un 10,7% menos que hace un año. Se exportaron 7,9 millones de toneladas de graneles sólidos, con un descenso del 5,0% y 13,6 millones de toneladas de graneles líquidos, con un descenso del 8,0% respecto a 2008.



# COMERCIO MARÍTIMO ESPAÑOL

Las exportaciones de productos del petróleo descendieron un 13,7% y las de otros minerales y materiales de construcción lo hicieron un 18,4%, mientras las de productos químicos crecieron un 2,1%.

## Crudo y productos del petróleo

Durante 2009 las importaciones españolas de crudo totalizaron 52,3 millones de toneladas, un 10,6% menos que en el año anterior, con una distancia media de 3.415 millas, un 0,7% superior.

Rusia, un año más, fue el mayor suministrador de España, con 8,2 millones de toneladas y una cuota del 15,7% del total, aunque con una disminución del 6,9%. Irán se posicionó como nuestro segundo

suministrador, con 6,3 millones de toneladas y una cuota del 12,0%, aunque descendió un 7,8% respecto al año anterior. Arabia Saudí, que también disminuyó respecto a 2008 (-9,2%), ocupó el tercer puesto, con una cuota del 11,1% y 5,8 millones de toneladas. Méjico, que últimamente había sido nuestro segundo mayor suministrador, cayó hasta el cuarto puesto, con una cuota del 10,8% cuando el año pasado era del 13,2%, y una importante disminución del 26,6%. En conjunto, los países de la OPEP nos suministraron 29,2 millones de toneladas (-4,4%) con una cuota del 55,8%. Nigeria aumentó un 7,0% y sin embargo Libia descendió un 15,4%.

Durante 2009, el precio del barril Brent creció gradualmente alcanzando su máximo en diciembre, resultando un precio medio de



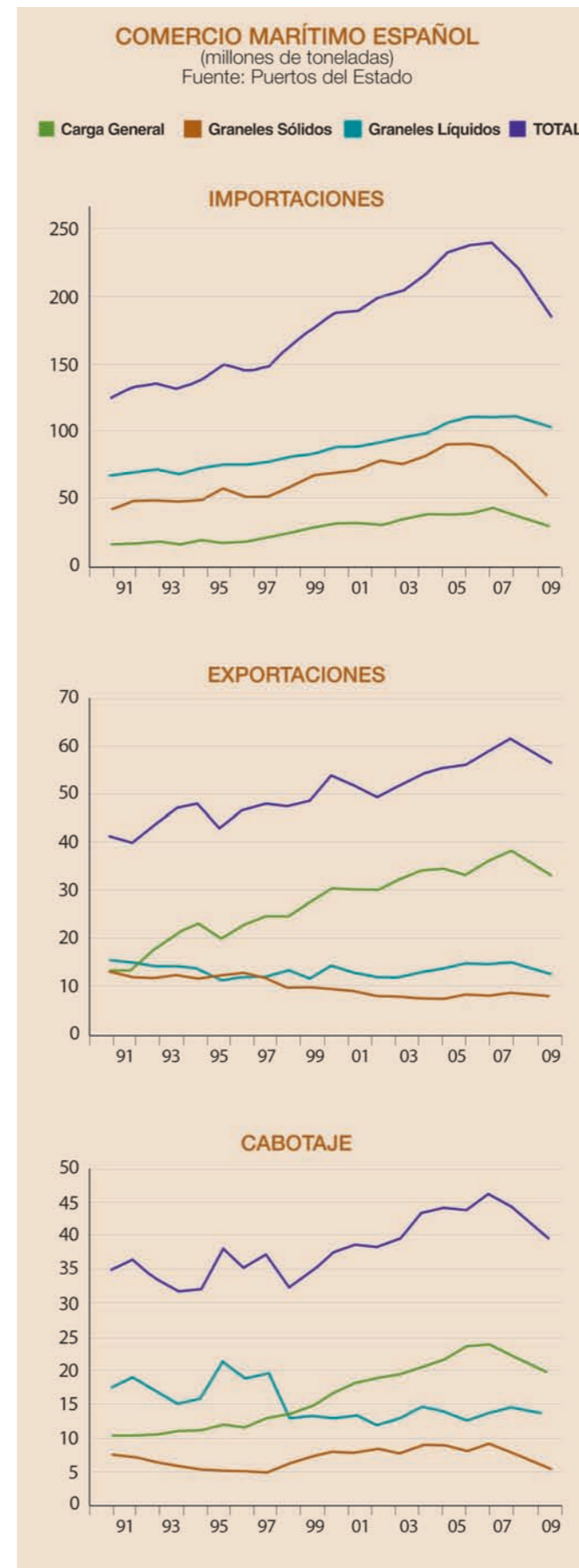
## TRÁFICO MARÍTIMO ESPAÑOL POR GRUPOS DE MERCANCÍAS

(MILES DE TONELADAS)

	Importaciones			Exportaciones			Cabotaje			TOTAL		
	2008	2009	%	2008	2009	%	2008	2009	%	2008	2009	%
Graneles líquidos	110.474	102.343	-7,4	14.822	13.630	-8,0	14.334	13.709	-4,4	139.630	129.682	-7,1
Graneles sólidos	75.794	57.660	-23,9	8.365	7.945	-5,0	7.543	5.651	-25,1	91.702	71.256	-22,3
Carga general	37.396	27.766	-25,8	38.000	33.926	-10,7	22.427	19.824	-11,6	97.823	81.516	-16,7
<b>TOTAL</b>	<b>223.664</b>	<b>187.769</b>	<b>-16,0</b>	<b>61.187</b>	<b>55.501</b>	<b>-9,3</b>	<b>44.304</b>	<b>39.184</b>	<b>-11,6</b>	<b>329.155</b>	<b>282.454</b>	<b>-14,2</b>

%: Variación 2009/2008

Fuente: Puertos del Estado



44,6 €/barril, un 37,4% más alto que en diciembre del año anterior, pero todavía muy por debajo del máximo marcado en verano de 2008 de 90,6 €/barril. En el promedio anual, el coste CIF del crudo importado en España fue de 43,0 €/barril (60,0 \$/barril), un 32,8% inferior al año pasado. El cambio medio euro/dólar se situó en 1,3948 \$/€ con un descenso del 5,2%.

Las importaciones de productos del petróleo totalizaron 26,4 millones de toneladas, registrando un ligero descenso, del 1,2%. Los gasóleos, cuya cuota es el 43,5%, descendieron un 6,6%; los querosenos (cuota del 9,4%) descendieron un 4,3%; las gasolinas (1,3% de cuota) descendieron un 31,1% y los gases licuados del petróleo (cuota +3,3%) lo hicieron un 10,6%. Sólo aumentaron (en un 22,2%) los fuelóleos, cuya cuota es del 16,1%.

Los países de procedencia de los productos han cambiado sustancialmente en los dos últimos años. Italia, con una cuota del 13,3% y 3,5 millones de toneladas, sigue siendo nuestro mayor suministrador, aunque registró un descenso del 13,3% respecto del año anterior. Reino Unido, que hace dos años ocupaba el quinto puesto, se situó como el segundo mayor suministrador con 3,2 millones de toneladas y una cuota del 12,3%, seguido de EE.UU. con 3,0 millones de toneladas y una cuota del 11,4% cuando hace dos años esta cuota era de sólo el 2,2%. Las importaciones procedentes de Rusia se recuperaron con un crecimiento de nada menos que un 52,9% hasta 2,7 millones de toneladas con una cuota de mercado del 10,4%, cuando al pasado año fue del 6,7%. Las importaciones procedentes de Holanda crecieron un 78,2% y las de Francia un 22,5%, sin embargo las de Argelia y Venezuela disminuyeron un 7,3% y 6,4% respectivamente.

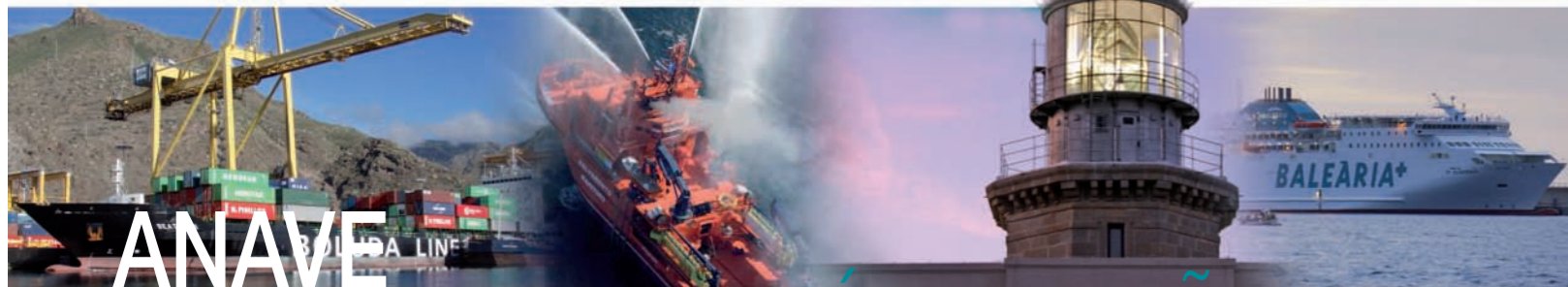
Fruto de estos cambios en los países de procedencia la distancia media, que había aumentado un 18,0% el año pasado, descendió durante 2009 un 1,7%, hasta 2.207 millas.

Las exportaciones de productos petrolíferos aumentaron un 8,4%, hasta alcanzar 11,1 millones de toneladas. Las gasolinas, que tienen una cuota del 34,4% en nuestras exportaciones, fueron la única partida que aumentó (+15,1%). Los fuelóleos descendieron un 24,7%, resultando una cuota del 16,7%. También descendieron las exportaciones de gasóleos (-22,5%), gases licuados del petróleo (-19,1%) y querosenos (-16,1%).

EE.UU. es el principal destino de estas exportaciones, con un 16,0% del total, seguido de Méjico con un 9,0%, Francia (8,6%), Portugal (8,3%), Holanda (7,9%) e Italia (5,3%). La distancia media para este tipo de tráficos fue de 2.497 millas, un 2,4% menor que en 2008.

El saldo de la balanza energética española registró un déficit de 26.507 millones de euros (-41,5%) con un grado de cobertura del 21,7%.

Durante el primer trimestre de 2010, se movieron en los puertos españoles un total de 96,9 millones de toneladas de mercancías, un 2,5% más que en el mismo periodo de 2009 pero todavía un 15,5% menos que en 2008. Los graneles sólidos totalizaron 19,4 millones de toneladas (+4,1% respecto a 2009 y -27,6% respecto a 2008), los graneles líquidos 33,3 millones de toneladas con descensos del 8,1% y 13,2% respecto a 2009 y 2008 y, por último, la mercancía general subió un 11,3% respecto a 2009 (-10,8% respecto a 2008) hasta 44,2 millones de toneladas (de ellas, 32,0 millones de toneladas en contenedores).



# ANAVE FLOTA DE PABELLÓN ESPAÑOL

En este capítulo se analiza la flota mercante de transporte de pabellón español, toda ella inscrita en el Registro Especial de Canarias (REC), operada tanto por empresas españolas como extranjeras.

A 1 de enero de 2010 estaban inscritos en el REC un total de 157 buques mercantes, con 2.311.708 GT y 2.147.725 tpm. A lo largo de 2009 esta flota había disminuido en 10 unidades, un 3,8% de las GT y un 6,0% de las tpm.

Los armadores españoles operaban 150 de estos buques con un total de 2.272.257 GT y 2.098.209 tpm, mientras que los otros 7 buques, con 39.451 GT y 49.516 GT, estaban operados por armadores extranjeros. La flota de pabellón español operada por armadores españoles había descendido un 3,9% en términos de GT y un 6,1% en tpm, perdiendo 10 unidades, mientras que la operada por armadores extranjeros se había mantenido sin variación.

El descenso más significativo lo registró el segmento de los portacontenedores, con una disminución de 8 unidades y un 50,6% de sus GT, totalizando, a 1 de enero de 2010, 11 unidades. Se debe hacer notar que todos los buques dados de baja superaban los 20,0 años de edad. Los petroleros, ro-ro y buques de pasaje descendieron en 1 unidad cada uno, lo que supuso un descenso del 0,9% de las GT en los petroleros pero unos aumentos del 2,5% y del 1,7% de las GT de ro-ro y buques de pasaje. De esta manera, la flota de pabellón español cuenta con 17 petroleros, 19 ro-ros y 53 buques de pasaje. Los buques de carga general aumentaron en 1 unidad hasta 19 buques y en un 7,1% de las GT, mientras que los buques para el transporte de gases licuados y los cargueros frigoríficos no sufrieron variación en el último año, manteniendo sus 11 y 6 unidades respectivamente y sus GT. El conjunto de los buques especiales (de

apoyo a plataformas *off-shore*, cableros, cementeros, quimiqueros y asfalteros) se mantuvo constante en el número, 21 unidades, pero aumentó un 7,3% sus GT.

El 33,8% de los buques pertenecientes a flota española eran buques de pasaje, porcentaje ligeramente superior al de hace 1 año. El 13,4% estaba formado por los buques *off-shore*, cableros, cementeros, asfalteros y quimiqueros, y el 12,1% pertenecía tanto a los buques de carga general como a los ro-ro. Los petroleros totalizaban el 10,8% de la flota, los portacontenedores y buques para el transporte de gases licuados el 7,0% y, por último, el 3,8% de la flota estaba formada por los buques frigoríficos.

Los gaseros, con el 32,9% de las GT, se mantienen como el mayor segmento de la flota de pabellón español, seguido por los buques de pasaje (21,3%) y los petroleros (21,1%). Los buques ro-ro suponen el 11,4% de las GT, seguido del grupo de buques especiales (5,0%), portacontenedores (4,8%, mientras en 2009 suponían el 9,4%), buques de carga general (2,6%) y frigoríficos (0,9%).

A lo largo de 2009 se incorporaron al pabellón español 5 buques de nueva construcción con un total de 88.898 GT. Entre estos buques hay 2 buques de pasaje, 1 buque de carga general, 1 ro-ro y un quimiquero que en total supusieron una inversión de 352 millones de euros. Cabe destacar que, en 2008, con 7 buques nuevos, la inversión fue de 164 millones de euros, de modo que este año se ha invertido en buques de mayor importe, por tratarse tanto de unidades de mayor porte como más sofisticadas tecnológicamente.

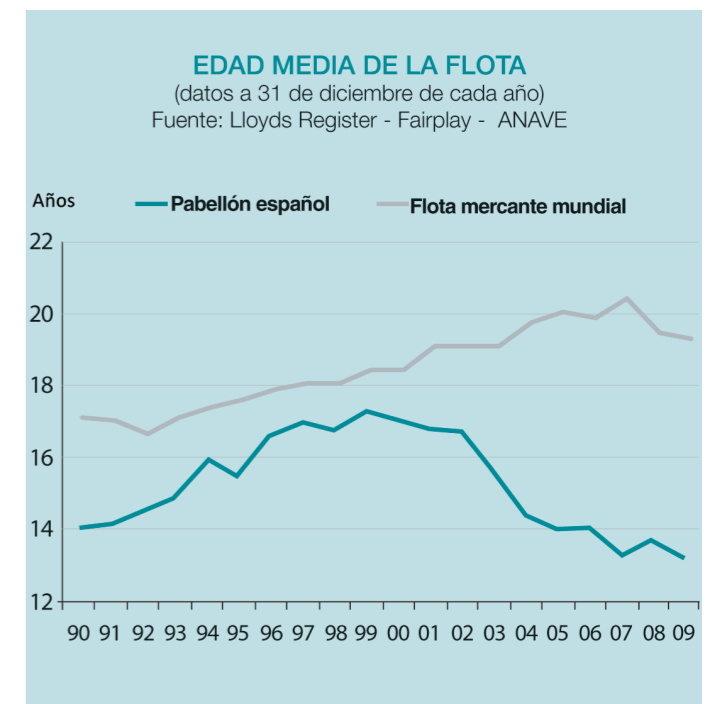
La edad media de la flota de pabellón español, a 1 de enero de 2010, era de 13,2 años, algo inferior a la del año pasado, 13,7 años y notablemente por debajo de la edad media de la flota mundial que,

en la misma fecha, era de 19,3 años. Este notable descenso se debe en gran medida a que la edad de los buques dados de baja a lo largo de 2009 superaba los 25 años de media, junto con las ya citadas 5 incorporaciones de buques de nueva construcción.

Los segmentos de flota más jóvenes son los asfalteros, con una edad media de 5 años, seguidos por los petroleros (6,2 años) y los quimiqueros (6,7 años). Los gaseros tenían una edad media de 7,9 años, los de carga general 11,2 años, los ro-ro 12,5 años y los buques de pasaje 13,0 años.

Por encima de la media están los portacontenedores con 16,3 años de media, cableros (17,0 años), buques de apoyo logístico (20,0 años), cargueros frigoríficos (21,3 años) y cementeros (34,6 años) siendo estos últimos el segmento de flota de edad más avanzada.

Durante los primeros meses de 2010 ha continuado la tendencia negativa de la flota de pabellón español, que ha descendido en 8 unidades, aunque las GT y las tpm apenas han variado (-0,1% las GT y -0,7% las tpm) gracias a la incorporación de varios buques de gran porte. De estas bajas, 3 (con el 42,6% de las GT y el 55,9% de las tpm dadas de baja) han sido cambios de bandera del REC a otros registros de la Unión Europea y otros 3 buques, con edades comprendidas entre los 24 y los 30 años, han sido desguazados.



BUQUES MERCANTES DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

	1980		1985		1990		1995		2000		2005		2009		2010	
	NB	TRB	NB	TRB	NB	TRB	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
Petroleros y Obos	105	4.585	74	2.540	56	1.556	24	455	19	581	16	485	17	488	17	488
Graneleros	61	1.247	76	1.275	43	797	0	0	1	16	0	0	0	0	0	0
Carga General	265	831	182	540	92	176	20	31	12	31	13	35	19	60	19	60
Portacontenedores	61	237	61	167	43	114	27	117	27	184	29	257	11	111	8	66
Roll-on/Roll-off	28	38	51	94	48	81	33	182	35	283	24	299	19	264	19	249
Frigoríficos	47	72	45	85	21	33	12	22	8	19	7	23	6	20	5	19
Gaseros	13	52	16	69	9	25	5	17	3	9	9	662	11	761	12	872
Pasaje y Ferries	59	212	41	128	48	115	62	250	61	351	56	402	53	492	49	441
Otros	42	92	55	178	55	150	45	140	32	134	25	153	21	116	20	114
<b>TOTAL</b>	<b>681</b>	<b>7.366</b>	<b>601</b>	<b>5.076</b>	<b>415</b>	<b>3.047</b>	<b>228</b>	<b>1.214</b>	<b>198</b>	<b>1.609</b>	<b>179</b>	<b>2.315</b>	<b>157</b>	<b>2.312</b>	<b>149</b>	<b>2.309</b>

Datos al final de cada año, salvo 2010 (datos a 15 de mayo)  
Fuente: ANAVE

NB: Número de buques  
TRB y GT en miles



# ANAVE FLOTA TOTAL CONTROLADA

En este capítulo se analiza conjuntamente la flota de buques mercantes de transporte controlada por empresas navieras españolas, tanto bajo pabellón español como extranjero, que, a 1 de enero de 2010, totalizaba 247 buques con 3.950.939 GT y 4.315.920 tpm.

Esto supone un importante descenso, de 20 unidades, de un 6,8% en términos de GT y de un 11,2% de las tpm. El tonelaje medio de la flota ha continuado la tónica creciente de años anteriores, aumentando desde 15.873 GT en enero de 2009 hasta 15.996 GT en enero de este año.

La flota controlada bajo pabellón español (Registro Especial de Canarias) totalizaba 150 buques con 2.272.257 GT y 2.098.209 tpm, habiendo disminuido en 10 unidades, un 3,9% de las GT y un 6,1% de las tpm. La flota controlada bajo pabellones extranjeros también disminuyó en 10 unidades, y a comienzos de 2010 totalizaba 97 buques. Sus GT disminuyeron un 10,5%, hasta 1.678.682 GT y las tpm lo hicieron en un 15,5%, hasta 2.217.711 tpm.

Se registraron descensos en todos los segmentos de flota, excepto en el de buques gaseros, que se mantuvo constante. Los descensos más notables se produjeron en el segmento de portacontenedores, que disminuyó en 6 unidades, perdiendo nada menos que un 42,7% de sus GT, y en el de los graneleros, con 4 unidades menos y un descenso del 28,0% en las GT. En ambos casos, la mayoría de las bajas se deben a desguace de unidades de edad avanzada.

Los buques de pasaje disminuyeron en 3 unidades aunque, gracias a la incorporación de nuevos buques de gran porte, sus GT aumentaron

un 3,8%. Los buques ro-ro y los especiales (*off-shore*, cementeros, cableros y quimiqueros) perdieron 2 buques cada uno, disminuyendo un 1,4% las GT de los ro-ro y aumentando un 0,3% las del segundo grupo. Los petroleros, los buques de carga general y los cargueros frigoríficos tan sólo disminuyeron en 1 unidad pero con descensos en sus GT de distinta consideración: el GT de los petroleros decreció sólo un 0,8% mientras que el de los cargueros frigoríficos lo hizo en un 6,2% y el de carga general en un 9,9%.

Los armadores españoles utilizan en total 13 registros extranjeros diferentes. El más utilizado sigue siendo el de Panamá, con 32 buques, que suponen el 10,8% de las GT y el 11,0% de las tpm controladas bajo pabellones extranjeros. En segunda posición se encuentra Malta, con 21 buques inscritos, el 28,4% de las GT y 11,1% de las tpm, seguido por Madeira (16,7% de las GT), Chipre (11,7%) y Bahamas (26,7%). Estos 5 registros reúnen a 87 buques de los 97 registrados bajo pabellones extranjeros y al 94,3% de las GT.

El tonelaje medio de los buques operados bajo bandera de Bahamas es de 64.070 GT dado que siguen inscritos básicamente graneleros de gran porte mientras que en Panamá es de sólo 5.658 GT.

En el pabellón español están inscritos el 91,7% de los gaseros de la flota controlada, que suponen el 99,8% de las GT de este grupo, el 82,6% de los ro-ro (90,0% de las GT), el 75,4% de los buques de pasaje (53,3% de las GT), el 61,5% de los portacontenedores (67,4% de las GT), el 59,3% de los petroleros (60,7% de las GT) y el 54,6% de los buques de carga general, que suponen el 45,8% de las GT. Por su parte, se operan preferente bajo pabellones extranjeros los graneleros (el 100% de las unidades), el 75,9% de los quimiqueros (que suponen

también el 75,9% de las GT) y el 57,1% de los cargueros frigoríficos (55,2% de las GT).

En 2009 se incorporaron a la flota controlada un total de 6 buques de nueva construcción que han supuesto una inversión total de unos 394 millones de euros, muy superior a los 219 millones de euros invertidos en 10 buques durante 2008. Estos 6 buques totalizaron 95.035 GT, 42.159 tpm y 96.887 CGT. De ellos, 5 unidades, con el 93,5% de las GT, se incorporaron al pabellón español y, tan sólo un buque fue registrado bajo pabellón extranjero, en este caso Malta. Entre las nuevas adquisiciones hay 3 buques de pasaje, 1 ro-ro, 1 tanque petroquímico y 1 buque de carga general.

La edad media de la flota total controlada por armadores españoles, al 1 de enero de 2010, era de 14,9 años, sensiblemente inferior a la edad media en 2009 que era de 15,8 años. Como ya se ha indicado para la flota de pabellón español, este descenso se ha debido en gran medida a que las bajas de este año en la flota controlada tenían una edad media superior a los 25 años. Los buques de menos de

3.000 GT siguen siendo los de mayor edad (22,0 años), los buques comprendidos entre 3.000 y 10.000 GT contaban con una edad media de 13,6 años y los más jóvenes eran los buques de más de 10.000 GT con una edad media de 11,4 años.

El segmento de flota más joven es el de los gaseros con 9,3 años, seguido de los petroleros, con 9,7 años de media. Por debajo de la media también están los ro-ro, con 13,8 años, los especiales (apoyo logístico, asfalteros, cementeros y cableros), con 14,5 años, y los buques de pasaje (14,9 años). Por encima de la media están los portacontenedores con 15,5 años, los buques de carga general (16,1 años) y los graneleros (18,5 años).

En los primeros meses de 2010 la flota controlada descendió en 7 unidades pero aumentó un 1,1% las GT y un 0,3% las tpm, totalizando, a 15 de mayo, 3.993.377 GT y 4.330.397 tpm. Se produjeron 10 bajas, 4 de ellas por desguace, y se dieron de alta 3 buques, 2 eran de pasaje, 1 de ellos de nueva construcción y el otro era un buque para el transporte de gas licuado también de nueva construcción.



FLOTA MERCANTE DE TRANSPORTE CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS

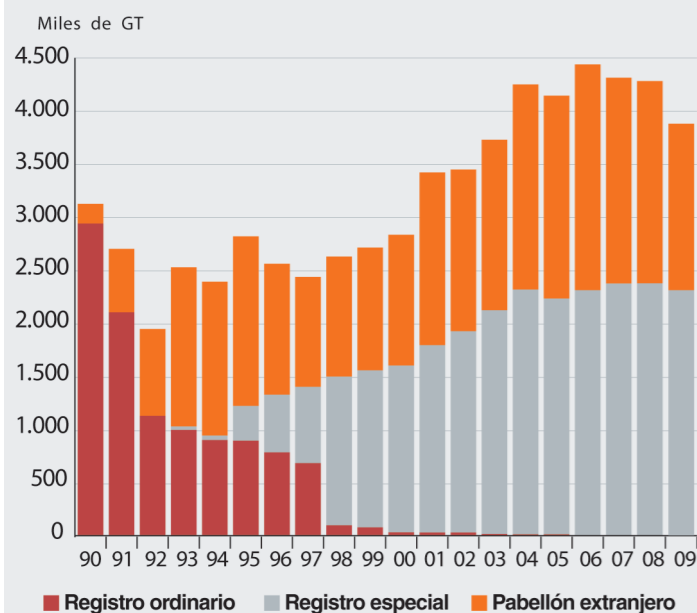
Tipos de buques	Pabellón español (REC)		Otros pabellones		TOTAL	
	Buques	GT	Buques	GT	Buques	GT
Petroleros y Obos	16	474.529	11	307.208	27	781.737
Graneleros	0	0	10	504.039	10	504.039
Carga General	18	60.014	15	71.005	33	131.019
Portacontenedores	8	88.905	5	43.038	13	131.943
Roll-on/Roll-off	19	294.027	4	29.341	23	293.368
Frigoríficos	6	20.008	8	24.655	14	44.663
Gaseros	11	760.652	1	1.692	12	762.344
Pasaje y ferries	52	491.191	17	430.736	69	921.927
Otros	20	112.931	26	266.968	46	379.899
<b>TOTAL</b>	<b>150</b>	<b>2.272.257</b>	<b>97</b>	<b>1.678.682</b>	<b>247</b>	<b>3.950.939</b>

Fuente: ANAVE

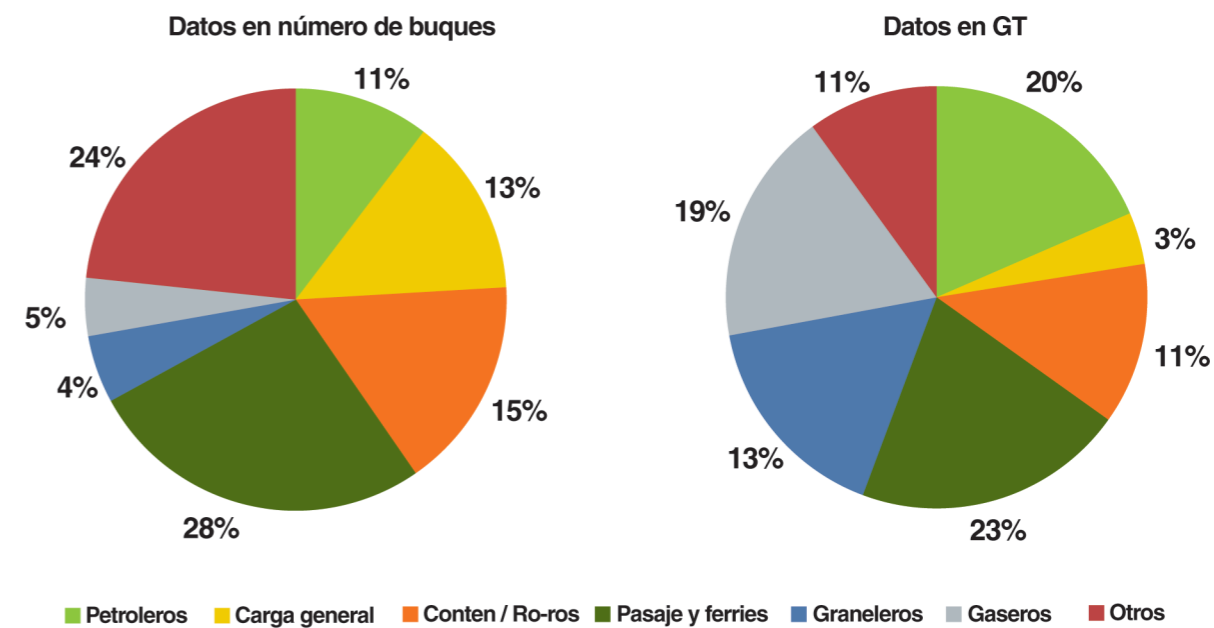
Datos a 1 de enero de 2010

# FLOTA TOTAL CONTROLADA

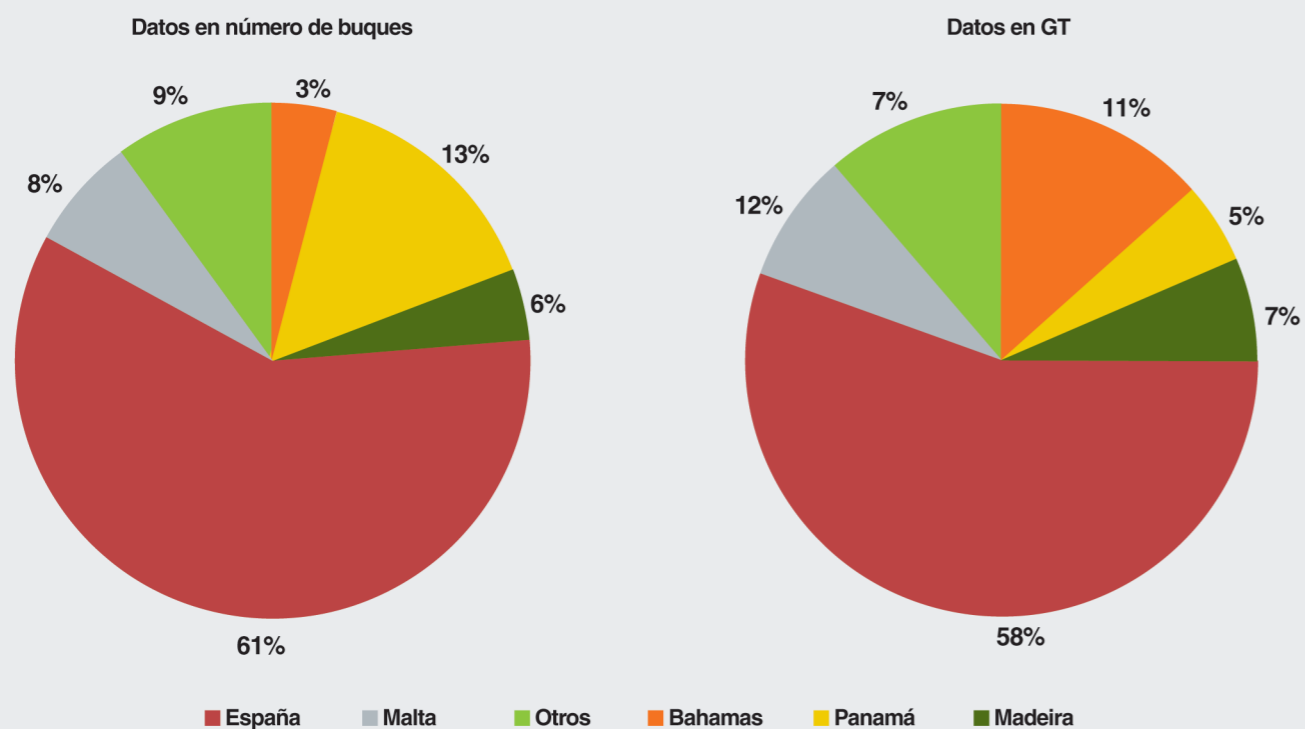
**EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE CONTROLADA POR EMPRESAS NAVIERAS ESPAÑOLAS**  
datos al final de cada año



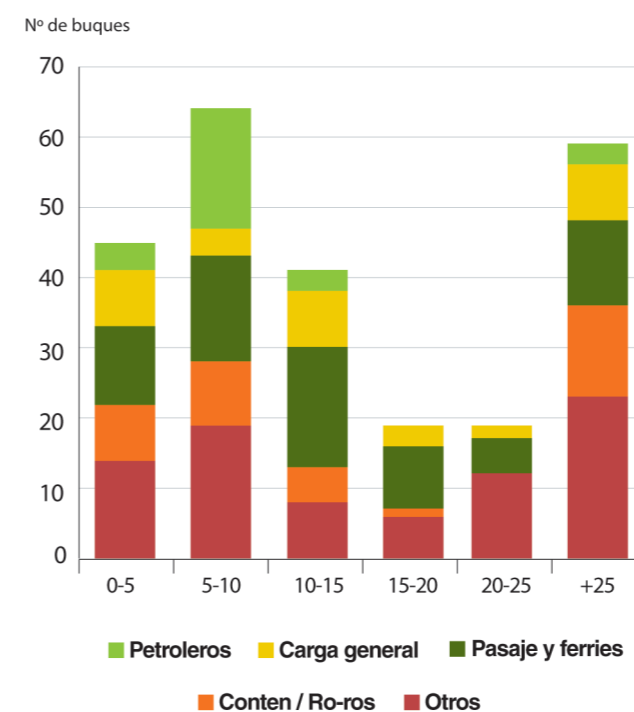
**DISTRIBUCIÓN POR TIPOS DE BUQUES DE LA FLOTA CONTROLADA**  
datos a 1 de enero de 2010



**DISTRIBUCIÓN POR REGISTROS DE LA FLOTA CONTROLADA POR NAVIERAS ESPAÑOLAS**  
datos a 1 de enero de 2010



**EDAD DE LA FLOTA CONTROLADA**  
Datos a 1 de enero de 2010





# ANAVE POLÍTICA SECTORIAL INTERNACIONAL

El pasado año 2009, según datos de ITOF (*International Tankers Oil Pollution Fund*) los hidrocarburos vertidos a la mar en accidentes de buques tanque sumaron únicamente 100 toneladas. Se trata de una cifra extraordinariamente reducida, se mire como se mire, teniendo en cuenta, por una parte, que en ese mismo año se transportaron por mar más de 2.300 millones de toneladas de hidrocarburos, y también que en los años 90 la media fue de unas 114.000 toneladas/año y que en la primera década de este siglo ha descendido a 20.600 toneladas/año.

Esta magnífica noticia, que sin duda los medios de comunicación no han destacado tanto como se merece, es el resultado de 30 años de mejora continua de las normas sobre la seguridad de los buques, de los instrumentos de control de su cumplimiento y, por supuesto, y sobre todo, de una concienciación por la seguridad en la operación cada vez más afianzada en los armadores y las tripulaciones de los buques.

## Ámbito Internacional (OMI)

Entre la incesante actividad de los diferentes comités de la OMI, cabe mencionar que, en julio de 2009, se reunió en Londres el Comité de Protección del Entorno Marino de la OMI (MEPC) que, entre otras muchas materias, discutió medidas para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> por parte de los buques. Se adoptaron provisionalmente el Índice de Eficiencia de Proyecto para buques nuevos (EEDI), el Indicador de Eficiencia Energética para buques en servicio (EEOI) y el Plan de Gestión de la Eficiencia Energética del Buque (SEEMP), que van a ser objeto de un periodo de prueba antes de que su utilización se determine como obligatoria.



No fue posible, sin embargo, profundizar en los llamados "instrumentos de mercado" para la reducción adicional o compensación de dichas emisiones. Se han propuesto básicamente dos sistemas: comercio de emisiones o una tasa sobre el combustible con la que se dotaría un fondo internacional para financiar programas de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, solución esta última que ha venido ganando apoyos entre los países marítimos. Pero los países emergentes (liderados por China, India, Brasil y Sudáfrica) bloquearon la negociación, exigiendo la aplicación del principio de "responsabilidades comunes pero diferenciadas", que choca frontalmente con la premisa básica en la OMI de no dar trato preferente a ninguna bandera.

Se pensaba que con esa táctica pretendían, principalmente, llegar a la reunión de Copenhague de la Convención Marco de la ONU sobre el Cambio Climático, sin comprometer ninguna posición. No obstante, una vez constatado en la reunión de diciembre, en Copenhague, el mismo bloqueo por parte de los países ya citados, y esta vez en el contexto global de la Convención Marco, en la siguiente sesión del MEPC, celebrada en marzo de 2010, la situación fue prácticamente idéntica. La OMI ha programado dos reuniones intermedias antes de la nueva sesión del MEPC, prevista para octubre, pero no se vislumbra aún una solución.

En mayo de 2010, una conferencia diplomática ad-hoc ha adoptado un protocolo al Convenio sobre Compensación por daños producidos por el transporte marítimo de cargas nocivas o peligrosas (HNS) que se espera acelere la ratificación y entrada en vigor de este importante instrumento, adoptado en 1996, pero que hasta ahora no ha recibido respaldos suficientes para entrar en vigor. También en este año está previsto que culmine, con una conferencia en Filipinas el proceso de revisión del Convenio sobre Formación y Guardias de la Gente de Mar (STCW).

Por otra parte, España fue el primer país de la UE en ratificar el Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo de 2006. A comienzos de mayo eran ya 9 los Estados que lo habían hecho. Se espera que este convenio pueda entrar en vigor a finales de 2011.

La piratería, especialmente en la zona de Somalia y Golfo de Adén, ha continuado siendo una preocupación de primer orden para el sector marítimo. Aunque los ataques han aumentado, dos elementos han contribuido a reducir los secuestros: por una parte, la eficaz actuación de las fuerzas navales desplegadas en la zona por varios países (en particular, por la Unión Europea, dentro de la operación Atalanta, con participación directa de la Armada Española). Por otra, la inscripción generalizada por los buques en tránsito de sus datos y ruta en la base de datos del Centro de

Seguridad Marítima en el Cuerno de África (MSCHOA), junto con la aplicación de una serie de prácticas operativas recomendadas durante su paso por la zona. No obstante, no se ha dado aún ninguna clase de solución al problema de fondo, por lo que la vigilancia militar en la zona debe mantenerse por el momento.

## Ámbito Europeo (UE)

A diferencia de años anteriores, y tras la adopción, en marzo de 2009, del tercer paquete normativo sobre Seguridad Marítima, en el periodo cubierto por este informe la actividad normativa en el campo marítimo ha resultado relativamente escasa en la Unión Europea. Ello no quiere decir, ni mucho menos, que no haya sido un año lleno de novedades, como consecuencia de las elecciones al Parlamento Europeo, la renovación de la Comisión Europea y la entrada en vigor, el 1 de diciembre de 2009, del Tratado de Lisboa.

La Dirección General de la Comisión a cargo de los Transportes ha sido rebautizada como DG MOVE y a cargo de la misma está el comisario estonio Siim Kallas. Otra modificación que podría tener trascendencia es que las materias de Ayudas de Estado relacionadas con los transportes han pasado a la DG COMP, ahora bajo la dirección del comisario español Joaquín Almunia. Continúan en gran medida sin definir las competencias de la DG MARE, que ahora dirigirá la comisaria griega María Damanaki.

Cabe hacer especial mención de la entrada en vigor, desde el 1 de enero de 2010, de la exigencia, establecida en la Directiva 2005/33, de que los buques atracados en los puertos de la UE consuman combustible con un contenido de azufre no mayor del 0,1%. Varias organizaciones navieras internacionales manifestaron su preocupación por las implicaciones de seguridad para los buques con calderas principales (LNGs) o auxiliares (principalmente

petroleros). En octubre de 2009, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA) organizó, por encargo de la Comisión, una Jornada Técnica en Lisboa. En la misma, ANAVE fue encargada de coordinar las posiciones de ECSA, ICS, Intertanko, SIGTTO y OCIMF. El resultado fue que, en diciembre, la Comisión emitió una recomendación a los Estados miembros que ha permitido en gran medida paliar el problema.

El 28 de septiembre de 2009, se publicó en el DOUE el reglamento 906/2009, por el que la Comisión prorrogó por 5 años la exención por categoría para los Consorcios de empresas navieras de líneas regulares con cambios mínimos respecto del reglamento anterior.

Continúa en la UE su trámite, mediante el proceso de Codecisión, el proyecto de Reglamento sobre Derechos de los Pasajeros en el transporte marítimo, que se refiere, por una parte, a la asistencia a pasajeros con movilidad reducida y, por otra, a la información y compensaciones a ofrecer por las empresas navieras en caso de retrasos o cancelaciones de buques de pasaje. En el primer semestre de 2010 se ha dado la circunstancia de que tanto la ponencia en el Parlamento, como la presidencia de los grupos de trabajo del Consejo han estado en manos españolas. Persisten, sin embargo, bastantes elementos de desacuerdo entre ambas instituciones, que no parece vayan a facilitar un consenso durante la presidencia española.

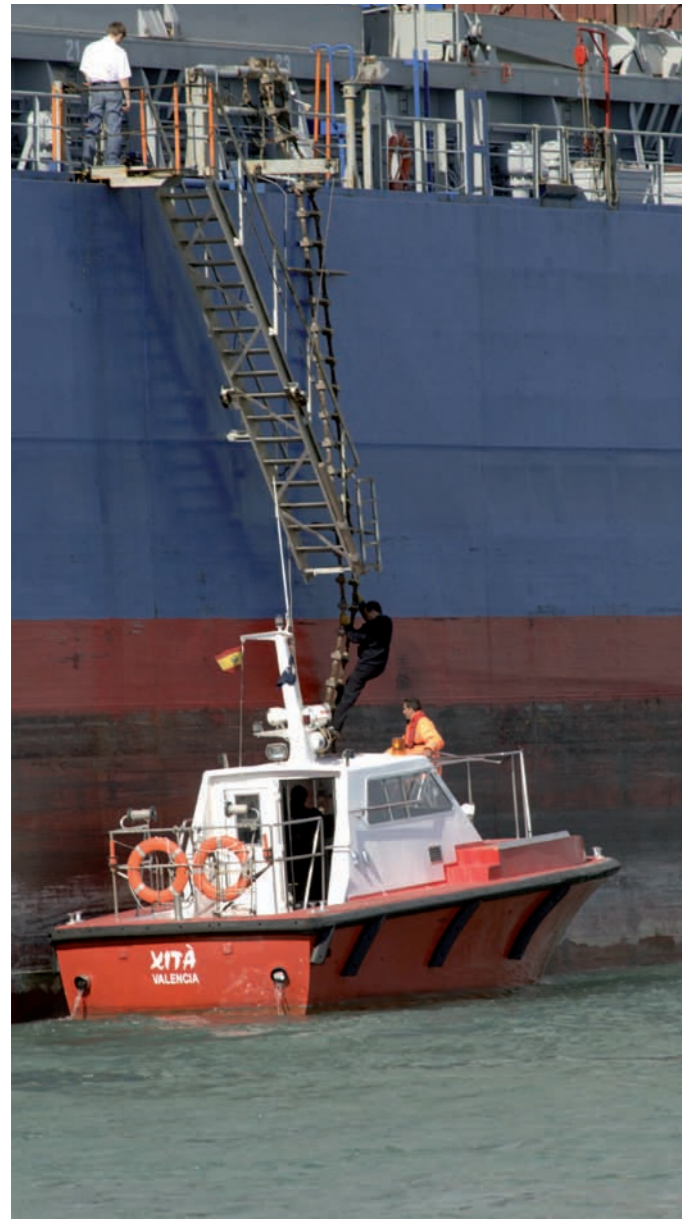
Como continuación del documento sobre Estrategia UE de Transporte Marítimo 2009-2018, la Comisión Europea está a punto de designar un grupo de trabajo (*task force*) al que encomendará la compleja tarea de proponer instrumentos que hagan posible conciliar dos objetivos que esa estrategia considera necesario potenciar: las condiciones laborales de los marinos europeos y la competitividad internacional de los buques y empresas navieras europeos.





# ANAVE POLITICA SECTORIAL NACIONAL

En el último ejercicio ha arrancado definitivamente la tramitación del Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/2003, de Régimen Económico y de Prestación de Servicios de los Puertos de Interés General. En estas mismas líneas, hace ahora un año, declarábamos que el Proyecto aprobado por el Consejo de



Ministros, en marzo de 2009, resultaba *“claramente insatisfactorio para las empresas navieras españolas”*.

Pero, en marzo de 2010, los grupos parlamentarios de PSOE y PP presentaron conjuntamente en el Congreso de los Diputados más de 400 enmiendas que modificaban muy profundamente el anterior Proyecto y nos obligaron a modificar nuestra valoración, por cuanto las enmiendas propuestas:

- Reducían en gran medida el impacto económico de la adaptación de las bonificaciones en las tasas a la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, salvo en ciertos tráficos, que por cierto son de notable importancia para las empresas navieras españolas, por lo que desde ANAVE se siguió trabajando con los grupos parlamentarios hasta alcanzar soluciones a la inmensa mayoría de los mismos.
- Unificaban nuevamente para todos los puertos las cuantías básicas de las tasas portuarias, aunque introduciendo unos márgenes de ajuste que podrán ser aprobados por las distintas Autoridades Portuarias.
- Ampliaban el concepto de “autoprestación” en la estiba en el caso de las líneas regulares en tráficos de corta distancia y se excluía del ámbito de este servicio el *“embarque y desembarque de camiones, automóviles y cualquier clase de vehículos a motor con sus remolques o semirremolques”*. Lamentablemente, durante la negociación subsiguiente, estos elementos, que habrían constituido un importante paso adelante en la eficiencia del servicio de estiba han quedado fuertemente devaluados.

Es positivo el hecho de que se haya alcanzado un acuerdo entre los grupos parlamentarios de PSOE y el 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 lo más estable posible en el tiempo. Y es una lástima que dicho marco estable no suponga ningún avance substancial en el importante servicio de estiba.

Por el contrario, no se ha iniciado la tramitación del Proyecto de Ley General de Navegación Marítima (que en la anterior legislatura decayó como iniciativa parlamentaria al disolverse las cámaras antes de las últimas elecciones generales) y no parece que vaya a salir tampoco adelante en esta legislatura. Una vez corregidas las dificultades inicialmente señaladas por ANAVE, entendemos que este Proyecto supondría una considerable modernización de nuestra normativa

marítima y que no se debería malgastar el ingente esfuerzo que desde diversas instancias se ha puesto en juego para llegar a este punto.

Los Presupuestos Generales del Estado para 2010 incluyeron una partida de 1 millón de euros (que finalmente se redujo a la mitad, debido a los recortes presupuestarios) para compensar parcialmente las inversiones realizadas por las empresas navieras españolas en la implantación del Código Internacional para la Protección de los Buques y las Instalaciones Portuarias (ISPS).

También en la Ley de Presupuestos Generales, las navieras han valorado muy positivamente la inclusión de una partida de 100.000 euros para la concesión de becas al embarque de alumnos en prácticas por las empresas navieras. A pesar de su reducido importe, es un gesto positivo que esperamos potencie la realización de estas prácticas, necesarias para la obtención de los títulos de marina mercante. ANAVE y el Ministerio de Fomento han suscrito ya un Convenio para la aplicación de esta subvención, si bien podrán acogerse al mismo las prácticas que se realicen desde principios de este año.

En junio de 2009, ANAVE fue consultada sobre un nuevo Proyecto de RD que modificaría el procedimiento de reintegro de las subvenciones a los pasajeros residentes en territorios no peninsulares, que no tenía en cuenta la petición que ANAVE viene planteando desde 2007, de equiparación plena en esta materia con el transporte aéreo. Por el contrario, el texto introducía nuevos elementos de discriminación en perjuicio del transporte marítimo. Tras presentar nuevas alegaciones, en octubre recibimos un nuevo texto en el que, aunque se atendían por fin algunas de las peticiones de ANAVE, se mantenían varios de las principales elementos de discriminación y cuya tramitación no se ha completado aún.



Aunque no directamente relacionada con nuestro sector, en diciembre de 2009 se publicó en el BOE la Ley Orgánica 2/2009, de reforma de la Ley Orgánica 4/2000, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social. Las empresas navieras confían en que, en el desarrollo reglamentario de esta Ley, pueda solucionarse uno de los mayores problemas a que las empresas navieras españolas se vienen enfrentando en los últimos años, como es la dificultad para enrolar tripulantes extranjeros en sus buques del Registro Especial de Canarias, en los términos previstos en la Disposición Adicional XV de la Ley 27/1992. Es un elemento absolutamente fundamental para la competitividad de los buques mercantes españoles. Varios registros comunitarios, en particular los de Malta, Chipre y Madeira, son alternativas en algunos aspectos más eficientes, por las que las navieras españolas muestran cada vez un mayor interés. En los últimos años han sido varios los buques, tanto existentes como de nueva construcción, que han optado por algunos de estos registros y, de no solucionarse este problema, el pabellón español podría volver a sufrir una crisis como la de mediados de los años 80, con el consiguiente impacto negativo en el empleo del sector.

Resulta positivo poder reseñar que el pabellón español se mantuvo, por quinto año consecutivo, en la lista blanca del MOU de París sobre Control por el Estado del Puerto, y que los resultados de 2009 fueron significativamente mejores que los registrados en el año anterior. Los primeros meses de 2010 también han resultado positivos: pese a haberse aumentado el número de inspecciones, ha disminuido el número de deficiencias respecto del mismo periodo del año anterior y no se han producido detenciones. Ello parece indicar que vamos por el buen camino hacia el siguiente objetivo de escalar puestos en la mencionada lista blanca, afianzando la posición del pabellón español en la misma.

# ANAVE EMPRESAS ASOCIADAS

## **Acciona - Trasmediterránea**

Avda. de Europa, 10 – P.E. La Moraleja  
28108 ALCOBENDAS – MADRID  
Tel: 91 423 85 00  
Fax: 91 423 89 95  
correom@trasmediterranea.es  
www.trasmediterranea.es

## **África Affairs, S.A.**

María de Molina, 5 – 3º pl.  
28006 MADRID  
Tel: 91 564 94 31  
Fax: 91 561 63 93  
p.astuy@mar-hunt.com

## **Atlántico Shipping, S.A.**

José Artes de Arcos, 34 entreplanta local J  
04004 ALMERIA  
Tel: 950 62 08 42  
Fax: 950 62 08 43  
chartering@atlantico-shipping.com

## **Baleària Eurolíneas Marítimas, S.A.**

Estación Marítima, s/n  
03700 DENIA – ALICANTE  
Tel: 966 42 86 00  
Fax: 965 78 76 05  
info@balearia.com  
www.balearia.com

## **Beltship Management, S.A.**

Príncipe de Vergara, 10  
28001 MADRID  
Tel: 91 577 72 30 / 91 575 51 22  
Fax: 91 575 95 20  
iberbulk@iberbulk.es

## **Biscay Ship Management / Grupo Candina**

San Vicente, 8 – E. Albia II – Bajo Depto. A  
48001 BILBAO  
Tel: 94 423 90 36  
Fax: 94 423 67 36

## **Boluda Lines, S.A.**

Paseo de Caro, s/n  
46024 VALENCIA  
Tel: 96 306 02 00  
Terlefax: 96 399 38 09  
informacion@boluda.com.es  
www.boluda.com.es

## **Boluda Tankers, S.A.**

Avda. Manuel Siurot, 8 - A  
41013 SEVILLA  
Tel: 95 565 78 00  
Fax: 95 565 78 28  
enrique.torres@boluda.com.es  
tankers@boluda.com.es  
www.boluda.com.es

## **Cemex España, S.A.**

Departamento de Buques  
Hernández de Tejada, 1  
28027 MADRID  
Tel: 91 377 92 00 / 93 72  
Fax: 91 377 98 68  
victor.trascon@cemex.es  
www.cemex.es

## **Cía. de Remolcadores Ibaizábal, S.A.**

Muelle Tomás Olábarri, 4 – 5º pl.  
48930 LAS ARENAS (VIZCAYA)  
Tel: 94 464 51 33  
Fax: 94 464 55 65  
ibaizabal@ibaizabal.org

## **Cía. Logística de Hidrocarburos, S.A.**

Titán, 13  
28045 MADRID  
Tel: 91 774 60 00  
Fax: 91 774 60 92  
www.clh.es

## **Cía. Marítima Hispano Francesa S.L.**

Zurbano, 76 5º izda.  
28010 Madrid  
Tel: 91 441 31 11  
Fax 91 442 81 09 / 91 399 55 42  
cmhf@cmhf.es

## **Cía. Marítima M.A. Riva Suardíaz S.L.**

Zurbano, 76 5º izda.  
28010 Madrid  
Tel: 91 441 31 11  
Fax 91 442 81 09 / 91 399 55 42  
cmhf@cmhf.es

## **Container H. Lines, S.L.**

ARBEA, Campus Empresarial – Edif. 4, 1º pl.  
Ctra. Fuencarral a Alcobendas (M-603) Km. 3,800  
28108 ALCOBENDAS - MADRID  
Tel: 91 383 93 45  
Fax: 91 302 37 52  
deditrans@deditrans.com

## **Distribuidora Marítima Petrogás, S.L.U.**

Avda. Bravo Murillo, 5 – 3º D  
38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE  
Tel: 922 53 43 80  
Fax: 922 29 32 24  
naviera@petrogas.es  
www.petrogas.es

## **Eitzen Chemical (Spain), S.A.**

Avda. Severo Ochoa, 28 – 5º A  
Edificio Single Home  
29600 MARBELLA - MÁLAGA  
Tel: 95 276 51 78 / Fax: 95 276 58 85  
chartering@eitzen-chemical.com

## **Empresa Naviera Elcano, S.A.**

José Abascal, 2 y 4 – 4º pl.  
28003 MADRID  
Tel: 91 536 98 00  
Fax: 91 445 13 24  
elcano@elcano-sa.es  
www.navieraelcano.com

## **Ership, S.A.**

Lagasca, 88 – 5ª pl.  
28001 MADRID  
Tel: 91 426 34 00  
Fax: 91 575 75 65  
Flota: flota@ership.com  
Comercial: chart@ership.com

## **Europa Ferrys, S.A.**

Recinto de puerto, s/n – Edificio Acciona  
11201 ALGECIRAS (CÁDIZ)  
Tel: 956 65 23 24  
Fax: 956 66 69 05  
direccion@euroferrys.com  
www.euroferrys.com

## **Flota Suardíaz, S.L.**

Ayala, 6  
28001 MADRID  
Tel: 91 431 66 40  
Fax: 91 436 46 74  
info@suardiaz.com  
www.suardiaz.com

## **Fred. Olsen, S.A.**

Edificio Fred. Olsen  
Polígono I. Añaza, s/n  
38111 SANTA CRUZ DE TENERIFE  
Tel: 922 62 82 00  
Fax: 922 62 82 01  
lineas@fredolsen.es  
www.fredolsen.es

## **FRS Iberia, S.L.**

Alcalde Juan Núñez  
Edificio Santa Catalina, 10 - Bajo A  
11380 TARIFA (CÁDIZ)  
Tel: 956 62 74 40  
Fax: 956 62 74 44  
info@frs.es

## **Gasnaval, S.A.**

Iturriondo, 18  
Parque empresarial Ibarbarri.  
48940 LEIOA - VIZCAYA  
Tel: 94 479 56 00  
Fax: 94 416 73 16  
gasnaval@gasnaval.com

## **Ibaizábal Management Services, S.L.**

Paseo de la Castellana, 104 – 2º izda.  
28046 MADRID  
Tel: 91 521 06 71 / 63 20  
Fax: 91 411 29 40  
shippingm@ibaizabal.org

## **J&L Shipping, S.L.**

Gregorio Marañón, 1 – bajo II  
33203 GIJÓN (ASTURIAS)  
Tel: 98 519 55 60 / 61  
Fax: 98 519 55 64  
gerencia@gjunquera.com  
www.gjunquera.com

## **Knutsen OAS España, S.L.**

Caléndula, 95 – Miniparc II – Edif. M.  
28109 ALCOBENDAS - MADRID  
Tel: 91 658 50 65  
Fax: 91 650 46 63  
allkoasspain@knutsenoas.com

## **Líneas Marítimas Europeas, S.A.**

Virgen del Carmen, 3 – 1º Comercial  
11201 ALGECIRAS - CÁDIZ  
Tel: 956 65 74 62  
Fax: 956 66 88 60  
info@lineasme.com  
www.lineasme.com

## **Marítima Pregar, S.A.**

Calle de la Hortensia, E-11. Polígono SEPES  
52006 MELILLA  
Tel: 95 269 62 62  
Fax: 95 267 19 21  
pregar@pregar.com

## **Mureloil, S.A.**

San Vicente, 8 – Edificio Albia I, 9º pl.  
48001 BILBAO  
Tel: 94 600 40 60  
Fax: 94 424 70 71  
mureloil@mureloil.com  
operating@mureloil.com

## **Naviera Alvargonzález, S.A.**

Cabrales, 20  
33201 GIJÓN  
Tel: 985 34 44 00  
Fax: 985 35 98 49  
info@alvargonzalez.com

## **Naviera Armas, S.A.**

Dr. Juan Domínguez Pérez, 2  
Urbanización el Sebadal  
35008 LAS PALMAS DE GRAN CANARIA  
Tel: 928 32 73 83  
Fax: 928 32 73 32  
narmas@naviera-arms.com  
www.naviera-arms.com

# ANAVE EMPRESAS ASOCIADAS

## **Naviera del Cantábrico, S.A.**

Alfonso XII, 34  
28014 MADRID  
Tel: 91 701 49 21 / Fax: 91 701 49 28  
chartering@bergeshippers.com

## **Naviera de Galicia, S.A.**

Payo Gómez, 7 – 2º pl.  
15004 A CORUÑA  
Tel: 981 29 45 68 / 986 88 33 11  
Fax: 986 88 03 82  
navigasa@macogasaddy.com  
www.macogasaddy.com

## **Naviera Lúa, S.A.**

Pabellón Servicios Explotación  
Muelle San Diego  
15006 A CORUÑA  
Muelle Comercial, s/n, - apdo. 22  
36900 MARIN (PONTEVEDRA)  
Tel: 981 29 45 68 / 986 88 33 11  
Fax: 986 88 03 82

## **Naviera Murueta, S.A.**

San Vicente, 8 – Edif. Albia I – 9º pl.  
48001 BILBAO  
Tel: 94 600 40 60  
Fax: 94 424 70 71  
navieramurueta@navieramurueta.com  
www.navieramurueta.com

## **Navinorte, S.A.**

Gregorio Marañón, 1 – Bajo II  
33203 GIJÓN (ASTURIAS)  
Tel: 98 519 55 60 / 61  
Fax: 98 519 55 64  
gerencia@gjunquera.com  
www.gjunquera.com

## **OPDR Canarias, S.A.**

Avda. José Antonio, 10  
Edif. Mapfre, 3º pl. Local B  
38003 SANTA CRUZ DE TENERIFE  
Tel: 922 53 26 20 / 22  
Fax: 922 24 71 78  
info@opdr-canarias.com

## **OPDR Hamburgo**

Kajen, 10  
D-20459 HAMBURGO  
Tel: + 49 40 36 15 80 / Fax: + 49 40 36 44 31  
info@opdr.de  
www.opdr.de

## **Pullmantur, S.A.**

Mahonia, 2 – E. Pórtico, 5º pl.  
Avda. de los Andes – Campo de las Naciones  
28043 MADRID  
Tel: 91 418 87 70 / Fax: 91 418 87 79  
amolina@pullmantur.es

## **Remolques Marítimos, S.A.**

José Abascal, 32 – 4º Dcha.  
28003 MADRID  
Tel: 91 444 16 00  
Fax: 91 444 16 01  
remolquesmaritimos@remolmar.es

## **Repsol – Gas Natural LNG, S.L.**

Avda. de América, 38  
28028 MADRID  
Tel: 91 589 33 00  
Fax: 91 356 24 83  
lnglogistics@gasnatural.com  
www.streamrgn.com

## **S.A. Tudela Veginu**

Argüelles, 25  
33003 OVIEDO  
Tel: 98 598 11 00  
Fax: 98 598 11 30  
jpalicio@tudela-veguin-sa.es

## **Teekay Shipping Spain, S.L.**

Musgo, 5 – 2º pl.  
28023 MADRID  
Tel: 91 307 73 29  
Fax: 91 307 70 43  
www.teekay.com

## **Transportes Marítimos Alcudia, S.A.**

Teodoro Canet, 26  
07410 PUERTO ALCUDIA – BALEARES  
Tel: 971 54 59 32 / 36 / 28  
Fax: 971 54 73 56  
tma@tmalcudia.com

## **Tycotelecom, S.A.**

Silva, 1 – 5º pl.  
28013 MADRID  
Tel: 91 540 15 00 / 547 49 42  
Fax: 91 541 76 62  
www.tycotelecom.com

## **United European Car Carriers (Ibérica), S.A.**

Pº de la Habana, 41 – Bajo Izda.  
28036 MADRID  
Tel: 91 575 83 55  
Fax: 91 431 53 63  
av@uecc.com

## **W.W. Marpetrol, S.A.**

Guzmán el Bueno, 133  
1º pl. Edificio Germania  
28003 MADRID  
Tel: 91 598 89 00  
Fax: 91 554 68 23 / 553 14 15  
flotamarot@marpetrol.es