

Positiva evolución de la flota controlada por armadores españoles



Asociación de
Navieros Españoles
Dr. Fleming, 11 - 1ºD
28036 Madrid

Tel.: +34 91 458 00 40
Fax: +34 91 457 97 80

anave@anave.es
www.anave.es

Editor: ANAVE

Depósito legal:
M-31023-2010

Imprime:
Gráficas de Diego

En 2015, la flota mercante controlada por armadores españoles, tanto bajo pabellón español como extranjero, aumentó un 4,9% su tonelaje de peso muerto (tpm). Esta buena noticia viene acompañada por el hecho de que en 2015, por primera vez en 5 años, las tpm de la parte de dicha flota que opera en el Registro Especial de Canarias (REC) no se redujeron, sino que aumentaron un ligerísimo 0,1%.

Desde que en 2010 se incorporasen al REC tres metaneros con casi 100.000 tpm cada uno, que dieron lugar a un crecimiento cercano al 10% de tpm, la flota del REC había venido reduciéndose (nada menos que un 18% en 2014), hasta el pasado año. Ahora bien, en 2015 el número de buques del REC descendió en 4 unidades, las GT lo hicieron un -0,4% y, al mismo tiempo, las tpm de la parte de la flota operada por armadores españoles bajo banderas extranjeras aumentaron en un 9,4%. Por tanto, es evidente que el REC sigue adoleciendo de falta de atractivo frente a otros registros europeos, que están captando la mayoría de los buques nuevos o usados que, ahora a un mayor ritmo que en los últimos años, van adquiriendo los armadores españoles.

Para que un registro resulte atractivo, los buques inscritos en el mismo deben resultar competitivos en los mercados internacionales de trans-

porte marítimo, que están abiertos a buques de todas las banderas. Éste es un mensaje que nuestro vecino Portugal ha entendido perfectamente y, gracias a una gestión muy acertada, su registro de Madeira ha conseguido un crecimiento espectacular, multiplicando su tonelaje por 6 en los últimos 3 años, al mismo tiempo que su flota ha pasado de una edad media de 19 años en 2007 a tan sólo 11 a comienzos de 2016.

Las medidas que podrían mejorar la competitividad del REC serían, entre otras:

- La posibilidad de resolver problemas técnicos (renovación de certificados, inspecciones...) 24 horas al día, 365 días al año, en particular, ampliando las materias delegadas en Organizaciones Reconocidas (Sociedades de Clasificación) y el número de éstas;
- Aportar plena seguridad jurídica al enrole de marinos extranjeros en buques del REC, eliminando los obstáculos que se introdujeron en el Reglamento de Extranjería hace ya más de 10 años;
- Simplificar y acortar al máximo la tramitación administrativa de estos enroles (resulta más fácil para un marino filipino venir a España a enrolarse en un buque alemán que en uno español);
- Aplicar la flexibilidad prevista en la legislación vigente para ampliar, caso a caso, el porcentaje de mari-

nos no nacionales de la UE en los buques del REC;

- Proporcionar seguridad jurídica regulando las agencias de empleo, según lo previsto en el MLC 2006, y en términos compatibles con la realidad operativa de las navieras.

ANAVE viene poniendo de manifiesto desde hace muchos años que nuestro registro de buques se va quedando progresivamente obsoleto. España, tercer país de la UE-28 por comercio marítimo y quinto por PIB no debería estar en el puesto 13 en el ranking de flota de pabellón nacional.

Las medidas indicadas, que pondrían el REC en línea con los registros europeos más competitivos, no supondrían ningún coste para el Estado. Sin embargo, permitirían aumentar la flota y el empleo. Si volviesen al pabellón español la mitad de los buques ahora operados en el extranjero, lo harían 50 buques (Madeira ha crecido 150 buques en solo 3 años) que generarían 1.200 puestos de trabajo directos. Según un reciente estudio de Oxford Economics, el impacto económico total (contribución al PIB) de este retorno se estima en unos 300 millones de euros/año con una generación total de 4.000 empleos (incluyendo indirectos e inducidos).

Madeira nos ha mostrado el camino. No hay nada que perder y mucho que ganar por intentar seguirlo.

Editorial

Positiva evolución
de la flota controlada
por armadores españoles

3

Noticias Marítimas

Situación del mercado

4

Nacional

6

Internacional

12

Portada: Infografía del Monte Udala, uno de los nuevos Suezmaxes de Ibaizabal



Boletín informativo
de Anave nº 570
mayo 2016

Actividades

21 ANAVE

22 Agenda del mes

Tribuna Profesional

17 El comercio marítimo español en 2015

Cuaderno Profesional Marítimo

PÁGINAS CENTRALES

¿Qué personal del buque está obligado a renovar los certificados de formación sanitaria?