

# Discurso del presidente saliente de ANAVE, Adolfo Utor, en la clausura de la Asamblea General 2015



Adolfo Utor, durante su intervención en la clausura de la Asamblea de la Asociación.

Sr. Presidente de Puertos del Estado, Sr. Director General de la Marina Mercante, Sres. Diputados, Autoridades, Sras. y Sres., amigos todos. Bienvenidos a este almuerzo de clausura de la Asamblea anual de ANAVE.

Para mí este acto tiene una singularidad especial porque, al haber completado el máximo mandato estatutario de seis años como presidente de la Asociación, me llega el momento de pasar el timón a otra persona. En la asamblea que acabamos de celebrar ha resultado elegido D. Alejandro Aznar, presidente del grupo Ibaizábal. Alejandro, enhorabuena, ya sabes que desde mi puesto en la Comisión Permanente tendrás todo mi apoyo para lo que pueda ser útil.

También hemos tomado hace unos minutos un acuerdo que considero muy positivo, aceptando el reingreso en la asociación de la Compañía Trasmediterránea, lo que nos va a permitir volver a representar a la generalidad del sector naviero español, algo que considero especialmente importante en la situación actual, en la que conviene que el sector esté lo más unido posible.

Convendrán conmigo en que estos últimos seis años, desde junio de 2009, en los que he estado en la presidencia de ANAVE, no han sido precisamente años fáciles. A las dificultades económicas derivadas de la crisis internacional, que han azotado con especial incidencia a España, se han unido las dificultades seculares que padece la marina mercante española.

Las reformas del gobierno, el rigor presupuestario, la caída del petróleo, y la devaluación del euro, están propiciando una recuperación económica que ya ve efectos positivos en el desempleo, la principal lacra que padece nuestro país.

Esa crisis pilló por sorpresa al sector marítimo mundial, que llevaba varios años en un boom de encargos de nuevas construcciones. Al caer la demanda e irse entregando progresivamente estos buques, se generó un enorme excedente de flota que produjo una gravísima crisis de fletes en todos los principales segmentos del mercado.

El último año nos ha traído, por fin, una esperanzadora recuperación del mercado de fletes de petroleros, mientras que, por el contrario, el de los graneleros está padeciendo nuevamente entregas masivas de buques encargados entre 2011 y 2012, años en los que los precios de los buques estuvieron muy bajos. La consecuencia es que el principal índice de fletes de carga seca, el BDI, cayó desde el pasado otoño hasta alcanzar en febrero de este año unos niveles mínimos históricos de los últimos 30 años.

A estos problemas con los fletes se añade un marco regulatorio que

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



**DNV-GL**

afecta a todos los armadores, especialmente en el terreno medioambiental, que cada año nos trae nuevas normas, con nuevos requisitos, que suponen más y más costes. Dicho simplemente así, ya parece bastante difícil, pero en realidad es aún más complicado. ¡Ojalá se tratase simplemente de asumir que las nuevas normas medioambientales exigen asumir mayores costes! El mayor problema radica en que con frecuencia dichas normas son poco claras y expuestas a cambios e interpretaciones, como ha ocurrido este año con los nuevos límites sobre contenido de azufre en los combustibles marinos.

Pero esta inseguridad jurídica en la aplicación de las normas medioambientales no es ni mucho menos una excepción. Es muy probable que el año próximo entre en vigor el Convenio internacional sobre gestión de las aguas de lastre de los buques, que también va a exigir inversiones similares, del orden de varios millones de euros por buque, y a fecha de hoy persisten enormes dudas, tanto jurídicas como técnicas, sobre cómo va a ser su aplicación, tanto internacionalmente como en España.

En este terreno, Sr. Presidente de Puertos del Estado, Sr. Director General de la Marina Mercante, las empresas navieras españolas pedimos el mayor apoyo posible de la Administración, y no en la forma de dinero sino de colaboración, consulta y transparencia a la hora de adaptar nuevas normas.

Nuestra propuesta sería que no se publicase ninguna nueva norma sin dar un plazo razonable para que los armadores puedan prepararse para la misma y sin que se haya previamente instruido detalladamente a las Capitanías marítimas sobre cómo debe aplicarse. Creo que hay aquí un campo claro para la mejora,



José Llorca, presidente de Puertos del Estado, durante su discurso.

y las empresas navieras ofrecemos toda nuestra colaboración.

En el periodo de mi presidencia hemos sido también testigos de otros cambios regulatorios, en ámbitos distintos del medioambiental, algunos de ellos de enorme calado para haberse producido en solo pocos años, que han añadido a la mesa de los armadores, por si no tuviesen bastante con la crisis de fletes y las normas medioambientales, nuevas e importantes incertidumbres.

Algunos cambios han sido promovidos desde dentro, como la Ley 14/2014 de la Navegación Marítima, que valoramos positivamente, porque ha actualizado y consolidado toda la legislación marítima. Pero otros cambios nos han venido impuestos desde fuera por la Comisión Europea, como la Ley 33/2010, que revisó en profundidad el régimen de tasas portuarias; la Decisión de la Comisión de julio de 2013, que declaró incompatible con la normativa europea el llamado Tax Lease de incentivos fis-

cales a la inversión en buques o la sentencia del Tribunal de Luxemburgo, de diciembre de 2014, que ha impuesto la modificación de la legislación española sobre el servicio de estiba en los puertos.

Sobre este último punto, Sr. Presidente de Puertos, pedimos que, en el diseño del nuevo marco legal sobre la estiba, además de la opinión de las empresas y trabajadores del propio sector estibador, se tengan en cuenta debidamente los intereses de los usuarios de los mismos, es decir, de los cargadores y navieros, y que se establezca como objetivo prioritario conseguir la mayor eficiencia posible de los puertos españoles.

Aprovecho para reconocer el acierto de Puertos del Estado con el Observatorio de los Servicios Portuarios, que puso el foco de atención en la competitividad de los puertos españoles. Esta iniciativa, pionera a nivel mundial, cuenta con todo nuestro apoyo.

Aunque sea muy brevemente, porque no quiero extenderme, debo mencionar dos terrenos en los que pensamos se requiere iniciativa de la Administración:

- Por una parte, son bien conocidas las expectativas que ha despertado el uso de Gas Natural Licuado como combustible marino. Hay un enorme potencial para España en este campo, en beneficio de las empresas suministradoras, los puertos y las navieras y, fundamentalmente de la competitividad de nuestro sistema. Es necesario poner los medios para contar con una red eficiente de suministro de GNL en los puertos españoles, contamos con los medios técnicos para ello y estamos obligados a tenerla disponible cuanto antes, máxime cuando nuestro país es líder mundial en este campo. No debemos perder la iniciativa frente a los países del norte de Europa.
- Y, telegráficamente: como un elemento más, pero de gran importancia para completar el marco regulatorio medioambiental del sector marítimo, pe-

DNV·GL



Vicente Boluda agradece el Carus Excellence Award 2015 junto a John Bertell, Sales Manager de CARUS, a la derecha, y José Rodríguez, responsable de CARUS para España y Portugal.

dimos que España ratifique lo antes posible el Convenio de Hong Kong sobre reciclaje de buques y que promueva en el marco de la UE la ratificación por otros países, para que entre en vigor lo antes posible.

He dejado para el final las dos malas noticias, ambas relacionadas con la flota mercante de pabellón español. Por una parte, entre el pasado año 2014 y los primeros meses de este 2015, esta flota ha experimentado nuevos descensos que, unidos a los que ya registró en 2013, conducen a que, en sólo dos años y medio, haya perdido el 13% de sus unidades y nada menos que el 27% de su capacidad de transporte. Y, por otra, como consecuencia de las deficiencias detectadas en algunos buques españoles durante el pasado año, el pabellón español, tras 10 años en la lista Blanca del Memorándum de París, pasará a la lista Gris desde el próximo día 1 de julio.

Ésta última es una noticia muy negativa para los armadores de los buques de bandera española, porque traerá como consecuencia un endurecimiento de las inspecciones a los mismos en los puertos internacionales. Por tanto, los armadores somos los primeros y más directos interesados en volver cuanto antes a la lista Blanca. ¿Cómo conseguirlo?, pensamos que, en este campo, como en la gran mayoría de los relacionados con el sector marítimo, España haría muy bien en intentar ser lo menos "diferente" posible.

¿Cómo puede entenderse que registros como los de Malta, Islas Marshall, Bahamas, o Chipre, Estados con una mínima Administración y enormes flotas abandonadas puedan estar totalmente consolidados en puestos destacados de la Lista Blanca? Todas ellas igual que la mayoría de las administraciones europeas delegan las funciones inspectoras en sociedades reconocidas. Honestamente, pensamos que el único camino para conseguir los dos objetivos, mantener a España en la lista blanca y dotar de una mayor competitividad al registro español, no es otro que permitir la delega-

ción de sus inspecciones en las Organizaciones Reconocidas, para entendernos, en Sociedades de Clasificación. Tenemos hoy con nosotros a representantes de las que cuentan con mayor presencia en España. Son organizaciones de enorme capacidad técnica y prestigio internacional y las navieras llevamos reclamándolo desde hace muchos años. Perdimos la oportunidad de conseguirlo con la aprobación de la Ley de Navegación Marítima dónde la mayoría absoluta parlamentaria contaba con el apoyo del principal partido de la oposición, pero una vez más se impuso la incoherencia.

Un ex ministro de Suarez y que también lo fue de Aznar en una ocasión me confeso, "Adolfo, no busques coherencia en las decisiones políticas, el corto plazo y los condicionantes electorales y territoriales provocan decisiones irracionales".

Este Presidente saliente de ANAVE que les habla ha enviado recientemente al ministerio de Fomento un

informe en el que se identifican las razones que entendemos causantes de la pérdida de competitividad de nuestro Registro Especial de Canarias y las dificultades técnicas que hoy día lo hacen poco atractivo. En este informe proponemos un conjunto de medidas en dos órdenes: técnico y laboral, con el objetivo de invertir la preocupante tendencia negativa que viene sufriendo nuestra flota nacional. Hemos argumentado, además, que los principales beneficiarios serían precisamente la Administración española y las oportunidades de empleo para los marinos españoles. Pensamos que algunas de estas medidas se podrían y deberían adoptar en cuestión de semanas si hubiese voluntad para ello.

Sin entrar en detalles, quiero mencionar al menos la necesidad de preparar adecuadamente las inspecciones intermedias del Convenio marítimo de la OIT, que comenzarán este mismo verano, por ejemplo, regulando las agencias de manning, que aún no están reconocidas adecuadamente en España.

Me marcho de la Presidencia de ANAVE con cierta frustración y desazón, porque la Marina Mercante sigue sin estar en la Agenda de los poderes públicos, porque en estos seis años ha descendido la ya escueta flota mercante española, tanto la que opera bajo bandera española como la total controlada por armadores españoles. Porque no se han tomado iniciativas dirigidas a la corrección de esta tendencia. Porque el pabellón español se encuentra en la lista gris del MOU de París. Porque la labor de nuestra asociación cuenta sus éxitos por labores defensivas, y conservadoras, muy importantes pero insuficientes: el Tax Lease, la colaboración en la aplicación de normas internacionales, el mantenimiento de las exiguas ayudas al embarque de alumnos, la colaboración en la Ley

**DNV·GL**

de Navegación Marítima, la implementación del Convenio Laboral Marítimo, la aplicación de la Orden sobre exenciones de practicaje...

Pero en los cambios estructurales esenciales que podrían revertir la tendencia a la baja de la marina mercante española, la ampliación de las funciones de las sociedades reconocidas, la eliminación de normas internas que van más allá de lo que establece la OMI, de trabas a la contratación de extranjeros, la erradicación de la discriminación del transporte marítimo de pasajeros frente al transporte aéreo en el Decreto de descuentos a pasajeros residentes, etc. desgraciadamente nos sobran todos los dedos de la mano para contar los objetivos alcanzados.

Por otro lado, no puedo manifestar más que gratitud hacia los dos directores generales de la Marina Mercante que me han tocado en mi Presidencia, tanto Isabel Durántez como Rafael Rodríguez Valero, que han demostrado comprensión, vocación de servicio público y voluntad de resolver los problemas que acucian a la Marina Mercante, que han llevado nuestras propuestas de mejora del marco legislativo hasta donde han podido y que han demostrado una gran sensibilidad e identificación con nuestras peticiones.

Esta semana, en una reunión con la ministra de Fomento, Ana Pastor, que hoy no está con nosotros porque se encuentra en las Cortes con cinco comparecencias parlamentarias, nos indicaba que los pasajeros que pasan por los puertos españoles cada año son 29 millones. Se ha de entender entre embarque y desembarque y que incluyen los cruceros. Es una cifra que me cuadra, dado que solo Baleària cotiza cada año la pasa al pasaje por más de 3 millones de pasajeros. Curiosamente el transporte ferroviario, en su versión AVE, ha alcanzado preci-



La Asamblea General de ANAVE tuvo lugar en el Hotel Ritz.

samente la cifra record de 29 millones de viajeros. No necesitamos comentar los recursos, esfuerzos, y atención que desde las administraciones públicas recibe el AVE y los que viene recibiendo el transporte marítimo para concluir la falta dedicación que nuestra modalidad padece.

Durante estos seis años, no todo son frustraciones, he compatibilizado la Presidencia de Anave con la Presidencia ejecutiva de la naviera Baleària de la que soy socio y accionista mayoritario y, afortunadamente, y en contraste con la situación de la flota mercante, desde Baleària hemos sabido crecer, consolidarnos e iniciar hace 4 años un proceso de internacionalización que nos está permitiendo desarrollar nuestro modelo de negocio en Norteamérica y en el Mar del Caribe, y como naviera española vamos a intentar ser los primeros en restaurar los servicios de ferry entre Miami y la Habana, con la sana intención de hacer historia.

A partir de ahora voy a dedicarme en cuerpo y alma a la naviera y espero que estas manifestaciones sinceras de despedida sirvan para que mi colega Alejandro pueda despedirse dentro de seis años con un mejor balance, y para que la Administración española tome conciencia del valor estratégico de la Marina Mercante Española, como tan bien lo entienden nuestros vecinos europeos.

Como ven, Sr. Presidente de Puertos, Sr. Director General de la Marina Mercante, amigos todos, les dejo abiertos multitud de campos en los que la Administración, el sector, y el interés público tenemos objetivos comunes y en los que es muy necesario y urgente reforzar nuestra colaboración. Propongo que pongamos cada uno más de nuestra parte para profundizar en esa colaboración con la mayor eficiencia posible, fundamentalmente para que se tome conciencia real de la necesaria competitividad del Registro español, y de la importancia del valor estratégico de la Marina Mercante para España.

Les doy las gracias por el apoyo que he recibido durante mi presidencia y le deseo al nuevo presidente, Alejandro Aznar, todos los éxitos en estas tareas y en las que sin duda seguirán surgiendo.

Muchas gracias

DNV·GL