

Discurso del presidente de ANAVE, Alejandro Aznar, en el acto de clausura de la Asamblea General 2016



El presidente de ANAVE, Alejandro Aznar, la ministra de Fomento, Ana Pastor y el Secretario de Estado, Julio Gómez Pomar, en la clausura de la Asamblea General de ANAVE 2016.

Señora ministra de Fomento, señor presidente de la Asamblea de la OMI, autoridades, invitados, miembros de ANAVE, amigos todos. Muchas gracias por acompañarnos en este acto de clausura de la asamblea anual de ANAVE, en el que la asociación cumple 65 años.

Es para mí un honor dirigirme a todos ustedes hoy, cuando termino el primer año de mi mandato como presidente. Quiero dar las gracias muy especialmente a las empresas que apoyan a ANAVE en este acto, tanto al patrocinador principal, CARUS, como a los copatrocinadores: Gas Natural Fenosa y Wärtsilä. El hecho de contar con el apoyo de empresas tan importantes prestigia a nuestra Asociación.

Éste ha sido un año verdaderamente atípico, en el que tenemos que agradecer que, a pesar del largo proceso electoral, la Administración en general y en particular el ministerio de Fomento y la DGMM hayan seguido trabajando y resolviendo asuntos urgentes, porque la actividad económica no se puede detener.

Debemos ser conscientes de que, a nuestro alrededor, el mundo no se ha parado a esperarnos, ha seguido girando y trayéndonos noticias y novedades, unas más gratas que otras. Las que tienen que ver con el mundo marítimo las hemos resumido en el informe "Marina Mercante y Transporte Marítimo 2015-2016". En el mismo les contamos que, en 2015, el comercio marítimo mundial creció muy modestamente, que la flota

mercante lo hizo en mayor medida y que ello agravó la situación por la que atraviesan los mercados de fletes de graneleros y portacontenedores, mientras que mejoraron los fletes de petroleros. Que la piratería marítima sigue descendiendo en Somalia, aunque resurge en otras zonas, como Indonesia y Nigeria.

Les contamos también que en 2015, como resultado de la recuperación económica, el comercio marítimo español creció sensiblemente y con él la actividad de nuestros puertos. Que los armadores españoles hemos retomado los encargos de nuevas construccio-

nes, algunas en astilleros españoles. Quienes tengan interés en estos datos, pueden consultarlos en este informe. Yo no quisiera aburrirles con demasiadas cifras.

De hecho, quisiera centrar mi intervención fundamentalmente en tres aspectos:

- En primer lugar, aprovechando la presencia entre nosotros del presidente de la Asamblea de la OMI, el embajador D. Federico Trillo, me referiré a la regulación internacional de la seguridad marítima y de la protección del medio marino.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



DNV·GL

- En segundo lugar, compartiré con Uds. las iniciativas de la Unión Europea para impulsar lo que se ha dado en llamar "Economía Azul" y el "Crecimiento Azul".
- Y, para terminar, y como conjunción de las dos anteriores, les hablaré de la importancia de disponer en España de instrumentos eficaces para el desarrollo y el crecimiento de los sectores marítimos en general y de la Marina Mercante en particular, pues solo si ésta es fuerte lo serán el resto de las actividades relacionadas.

Comencemos por la Organización Marítima Internacional, la OMI, el organismo en el que las Naciones Unidas han delegado la regulación marítima internacional. D. Federico Trillo es el primer español que preside su Asamblea General. Pero créame, señor embajador: no hablamos de la OMI solamente hoy. Todos los años, en este acto, los presidentes de ANAVE hablan de la OMI porque, desde su primera reunión, en 1959, hace 57 años, la OMI constituye el foro mundial por excelencia de la regulación marítima y porque todos los años nos aporta novedades.

Hay varios hechos que me parecen evidentes en relación con la OMI:

- Primero: Una actividad tan internacional como el transporte marítimo sería inviable si no existiese un foro regulador global como la OMI. Tendríamos un verdadero rompecabezas de normativas nacionales que sería mucho más complicado y más ineficiente. Y resulta que la autoridad de la OMI sigue siendo desafiada por normas unilaterales, principalmente las que emanan de la Unión Europea y los Estados Unidos. Esto hace que el mantenimiento de un marco regulatorio eficaz a nivel global sea cada vez más complicado. El régimen global de la OMI no puede y no debe

Alejandro Aznar,
en un momento
de su discurso.



darse por sentado. Todos debemos trabajar por mantenerlo.

- Segundo: Si en la Unión Europea, con 28 miembros, es tan difícil alcanzar acuerdos, imaginemos lo que debe ser en la OMI, con 171 Estados miembros y mucha mayor diversidad cultural y económica.
- Tercero: Si, a pesar de todo, en la OMI se alcanzan cada año tantos acuerdos sobre nuevas normas o enmiendas a las existentes, hasta el punto de volvernos locos a los armadores, los marinos y los ingenieros navales que tenemos que aplicarlas, quiere decir que en los Estados miembros de la OMI hay una voluntad muy firme de alcanzar consensos.
- Cuarto: Los resultados de las normas que se acuerdan en la OMI y que aplican sus Estados miembros son muy alentadores. La siniestralidad y el impacto medioambiental del transporte marítimo se vienen reduciendo drásticamente, de modo que hoy el buque es, sin duda, el medio de transporte más seguro y más sostenible. Y ello es así no solo gracias a la existencia de las normas de la OMI, por supuesto, sino

también gracias a la aplicación que hacen de las mismas los profesionales y las empresas que proyectan, construyen y operan los buques mercantes.

- Quinto: Señor embajador, quisiera proponerles que, ya que los resultados son tan alentadores, por favor, tómense un merecido descanso. No es broma. Ya lo pidieron los ministros europeos de Transportes en la Declaración de Atenas en 2014: valdría la pena establecer una especie de tregua legislativa, de modo que todos los Estados y las partes afectadas tengan tiempo de tomar un respiro y concentrarse no tanto en los cambios normativos como en la aplicación correcta de las normas ya existentes.
- Sexto: Comprendo que seguramente no les dejarán tomarse unos años de vacaciones, y entiendo además que haría muy mal efecto que se hiciese eso bajo presidencia española. Por ello quisiera pedirle que introduzcan en la OMI un nuevo principio. Uno de los principios que ya aplica la OMI se llama "Evaluación formal de la seguridad" y consiste en que hay que evaluar los costes y beneficios de cada nueva norma que se pretenda introducir. Pues yo añadiría: "...y muy especialmente, hay que evaluar el impacto sobre el transporte marítimo de corta distancia", es decir aquel transporte marítimo para el que existe alternativa terrestre, por carretera o ferrocarril. Hay normas de la OMI sobre el contenido de azufre en los combustibles o sobre la gestión de las aguas de lastre, que están pensadas para el tráfico transoceánico y que penalizan extraordinariamente al TMCD. Como consecuencia, pueden tener efectos colaterales imprevistos, como desvío de cargas al transporte por carretera, o de pasajeros al transporte aéreo, con el consiguiente aumento de las emisiones de CO₂.

Por ello, proponemos crear un Subcomité de la OMI con el encargo de analizar el impacto de toda nueva norma sobre el TMCD. Hace unos años, éste era principalmente un problema europeo, pero hoy hay ya otras zonas en el mundo, como los Grandes Lagos o la navegación costera en China, entre otras, donde el TMCD existe, es importante y es vulnerable.

DNV·GL



Beatriz Couce, primer premio ANAVE de periodismo, junto a la Ministra de Fomento.

Pasando al segundo punto, quisiera hablarles brevemente de las iniciativas de la Unión Europea para impulsar lo que se ha dado en llamar "Economía Azul" y el "Crecimiento Azul". El crecimiento azul es una estrategia a largo plazo de apoyo al crecimiento sostenible de los sectores marino y marítimo en la Unión. Reconoce la importancia de los mares y océanos como motores de la economía europea por su gran potencial para la innovación y el crecimiento. Es la contribución de la Política Marítima Integrada en la consecución de los objetivos de la Estrategia 2020 para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador.

La economía azul representa en la UE un total de 5,4 millones de puestos de trabajo y un valor añadido bruto de casi 500.000 millones de euros al año. De hecho, ahora se están actualizando estos datos con un estudio encargado por la Comisión Europea que va a evaluarlos en los 28 Estados de la UE, utilizando en todos ellos criterios homogéneos.

Pero todavía es posible más crecimiento en algunos ámbitos, señalados en la Estrategia. La mayor parte de estos ámbitos (pesca, acuicultura, biotecnología marina,...) dependen del Comisario de Asuntos Marítimos, Karmenu Vella, mientras que el transporte marítimo depende de la Comisaria de Transporte, Violeta Bulc. Pero hay algunas áreas comunes en las que se pueden explotar sinergias entre los distintos sectores del Cluster marítimo. Claramente, una de ellas es el fomento conjunto y coordinado de su imagen pública, que tiene un efecto directo sobre la generación de vocaciones para los mismos, para la mar en general y para las dotaciones de los buques en particular.

En coordinación con esta Estrategia Azul, la Comisaria de Transportes está en proceso de revisión de un amplio documento de enero de 2009, titulado "Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la Unión Europea hasta 2018". Ese documento fue en su momento, hace ya 7 años, muy bien recibido por los armadores europeos, porque reconocía expresamente, y leo textualmente, que: "El transporte marítimo ha sido una de las piedras angulares del crecimiento económico y la prosperidad de Europa a lo largo de su historia".

Sobre esta base, la finalidad del informe era, también textualmente "presentar los principales objetivos estratégicos del sistema de transporte marítimo europeo hasta 2018 y definir ámbitos claves en los que la actuación de la UE reforzará la competitividad del sector, mejorando, al mismo tiempo, sus prestaciones medioambientales".

No cabe perder de vista que, cuando se publicó, en enero de 2009, la situación de la economía europea y mundial estaba verdaderamente conmocionada por la crisis financiera. En todo caso, es indudable que este documento ha servido de hilo conductor a la política que la UE ha venido aplicando en el ámbito marítimo desde entonces y que, como elementos fundamentales, ha traído consigo, por una parte, la prórroga de las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo y por otra, varias Directivas de contenido medioambiental sobre materias tan importantes como el contenido de azufre de los combustibles marinos, el reciclaje de buques o las emisiones de CO₂.

Como decía, actualmente la Comisaria de Transportes está trabajando en una revisión de esta estra-

tegia. Las asociaciones de navieros de la UE, coordinadas por ECSA, presentaron en la segunda mitad del pasado año un amplio documento de propuestas, titulado "Setting sail for 2017: new boost for European shipping policy". Este documento recoge un total de 16 propuestas de política marítima y una lista de comprobación para simplificar y hacer más eficiente la normativa marítima europea.

No voy a exponer ni mucho menos todas ellas, pero sí quisiera al menos enunciar los títulos de los 4 capítulos en los que se clasifican las propuestas:

- Mantener el liderazgo europeo en un negocio global.
- Una política que se ha dado en llamar de "Transporte Marítimo de Corta Distancia 2.0", para hacer posibles auténticas Autopistas de Mar.
- El modo marítimo como la solución de transporte más sostenible.
- El factor humano y cómo asegurar a los marinos europeos largas y atractivas carreras profesionales, en la mar y en tierra.

Quiero resaltar que, de esas 4 grandes líneas que proponen los navieros, una es precisamente el impulso al transporte marítimo de corta distancia, asunto que vuelve a estar sobre la mesa como una de las mayores prioridades de la política marítima europea.

Dentro de esta política general de apoyo al transporte marítimo, quiero referirme brevemente a un asunto de gran importancia para las navieras españolas que atienden las líneas regulares de cabotaje nacional, que son servicios declarados de interés público y esenciales para garantizar el suministro de bienes y la movilidad de las personas a los territorios españoles no peninsulares. Cada año los presupuestos generales del Estado y los de Baleares y Canarias incluyen unas importantes cantidades para

subvencionar parcialmente el transporte de los residentes no peninsulares con la Península y entre las islas. Estas subvenciones van dirigidas a los ciudadanos y no a las empresas transportistas, pero pueden distorsionar la competencia si se otorgan de tal forma que favorezcan a unos modos de transporte respecto de otros.

El sistema actual de subvención discrimina negativamente en varios aspectos muy importantes al transporte marítimo y a los ciudadanos que lo utilizan. Y apoya más al transporte aéreo, modo de transporte que cuesta más dinero al Estado y que emite 30 veces más CO₂ por pasajero-km.

A comienzos de este año se ha propuesto desde Baleares y Canarias el establecimiento de una llamada "tarifa plana" para todos los pasajeros residentes que se muevan en el tráfico aéreo interinsular. Desde ANAVE pedimos que el transporte marítimo sea tenido en cuenta desde el primer momento en las negociaciones que se puedan mantener entre el gobierno central, los autonómicos y la Unión Europea, para impedir que se introduzcan nuevos elementos que puedan distorsionar aún más la competencia en contra del transporte marítimo.

Y, entrando ya en el tercer bloque, el relativo a la flota mercante española, es grato poder indicarles que, tras los serios descensos sufridos en 2013 y 2014, la evolución de la flota del Registro Especial de Canarias fue, diríamos, "menos desfavorable" durante 2015, ya que, aunque el número de buques se redujo en 5 unidades, la variación en tonelaje fue mínima, un descenso del 0,4% en Toneladas de Peso Muerto. Pero lo cierto es que fue el noveno año consecutivo en que se registró un descenso de la flota de bandera española, que ha perdido, desde enero de 2007, 69 unidades y un 28% de su tonelaje.

Federico Trillo se dirige a la Asamblea de ANAVE en el acto de clausura.



Este continuado descenso de la flota mercante nacional tiene implicaciones obvias y negativas sobre el empleo de marinos nacionales y sobre la disponibilidad de marinos españoles experimentados para otros sectores del clúster marítimo de nuestro país. Además, conduce a un menor número de inspecciones a buques españoles en el control por el Estado del puerto, de modo que cada detención supone un porcentaje mayor, y esto complica cada vez más la permanencia de la bandera española en la Lista Blanca del MOU de París. Aunque en julio de 2016, gracias a los resultados positivos obtenidos en los últimos 12 meses, España va a volver a esta lista, su permanencia en la misma se hace cada vez más difícil.

De un total de 20 buques que los armadores españoles incorporaron a sus flotas en 2015, solo 2 lo hicieron al pabellón español y casi todos los demás lo hicieron a otros registros europeos. Por tanto, es evidente que hay elementos que penalizan la competitividad del pabellón nacional frente a otros registros de la UE. ANAVE tiene presentadas al ministerio de Fomento un conjunto completo de propuestas, tanto en el ámbito laboral como técnico, que confiamos restablecerían la competitividad que el REC ha perdido frente a otros registros europeos.

Estas medidas consisten, ni más ni menos, en adaptar la normativa española a los estándares internacionales en materias como la regulación de las horas de trabajo y descanso, la delegación y responsabilidad de las Organizaciones Reconocidas, los seguros de Protección e Indemnización, etc. Cada aspecto en que las normas marítimas españolas son diferentes de la práctica internacional es un obstáculo para la operación bajo pabellón español. Y además, esas diferencias no aportan valor añadido alguno. La principal beneficiaria de estas medidas, que no tendrían coste presupuestario, serían precisamente la propia Administración y las oportunidades de empleo para nuestros marinos.

Además, reforzar la competitividad relativa del Registro Canario es un objetivo que sabemos es alcanzable. Lo ha demostrado muy recientemente Portugal que, gracias a un conjunto de medidas acertadas, ha conseguido que el registro de buques de Madeira multiplique su tonelaje por 4 en solo dos años, pasando de 2 a 8 millones de toneladas de peso muerto. Al mismo tiempo, la edad media de sus buques ha descendido de 14 a 11 años. Se trata, por tanto, de una flota moderna y de calidad. Por todo ello proponemos que se avance lo antes posible y a la vez en todos los frentes: laboral, técnico, seguros... Y, deseablemente, mediante una norma única que modifique simultáneamente las diversas regulaciones necesarias en todas estas áreas.

En paralelo, la flota total controlada por armadores españoles registró un sensible aumento en 2015 y los encargos de buques que se irán entregando éste año y los sucesivos permiten prever nuevos crecimientos de esa flota y del empleo en la misma. Las navieras españolas están comprometidas con el medio ambiente y apuestan por soluciones novedosas y sostenibles. Confiamos, además, en que los resultados de las elecciones del pasado domingo permitan despejar cuanto antes las incertidumbres políticas que vienen penalizando nuestra economía.

Tras varios años de dura crisis, y a pesar de que la coyuntura económica internacional en general, y la de los fletes en particular, no es ni mucho menos positiva, gracias a su esfuerzo y a su inversión, los armadores españoles miramos al futuro con perspectivas positivas.

Muchas gracias.

DNV·GL