
EL TRÁFICO MARÍTIMO

2.- EL TRÁFICO MARÍTIMO

2.1.- El tráfico marítimo mundial

El reducido crecimiento económico mundial en el período 1980-1983 (1,4%) se reflejó en una variación negativa media del tráfico mundial (-4,5%). En años posteriores (ver tablas 1 y 11) la evolución de las variaciones en el tráfico, en términos de toneladas transportadas, han seguido un cierto paralelismo con las tasas de crecimiento económico. Así, en el período 1984-1990 un aumento del 3,5% en la economía se corresponde con el 3,7% en el transporte; en 1991-1993 al disminuir al 1,3% en la primera, se reduce al 2,9% en el segundo; en 1994-1997, al aumentar al 2,9%, aumenta al 4,5% respectivamente; en 1998 – 2000 al aumentar el 3,3% la economía, aumenta el 3,3% el tráfico y en 2001 – 2004 al aumentar el 2% la primera, aumenta el 4% el segundo.

Considerando las cifras absolutas (Tablas 11 y 12), en 2004 se han transportado 6.547 millones de toneladas manteniéndose la línea ascendente de los últimos 20 años. Análogamente, en toneladas x milla, la cifra recogida de 27.635 miles de millones del año 2004 también mantiene la tendencia alcista de los últimos 21 años. La variación de los orígenes / destino, se refleja en la tabla 13, con pequeñas variaciones en general.

En cuanto a la estructura del tráfico, ha variado sensiblemente desde la crisis de 1973 en cuya época dominaba el petróleo con el 52,6%, expresado en toneladas, hasta la actualidad en que ese tráfico sólo representa el 34,6% mientras que tienen mayores participaciones los graneles y sobre todo otras mercancías (Tabla 10).

TABLA 10
ESTRUCTURA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO
EN PORCENTAJE DE TONELADAS TRANSPORTADAS

	1973	1979	1992	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Petróleo y productos	52.6	47.8	38.9	39.3	38.6	38.5	37.9	38.0	38.0	37.3	36.6	35.8	35.7	34.6
Principales graneles	17.3	18.0	21.7	21.1	21.5	21.0	21.5	21.5	23.1	23.7	24.1	24.7	25.3	24.3
Otras mercancías	30.1	34.2	39.4	39.6	39.9	40.5	40.6	40.5	38.9	39.0	39.3	39.5	39.0	41.1
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: Fearnleys'

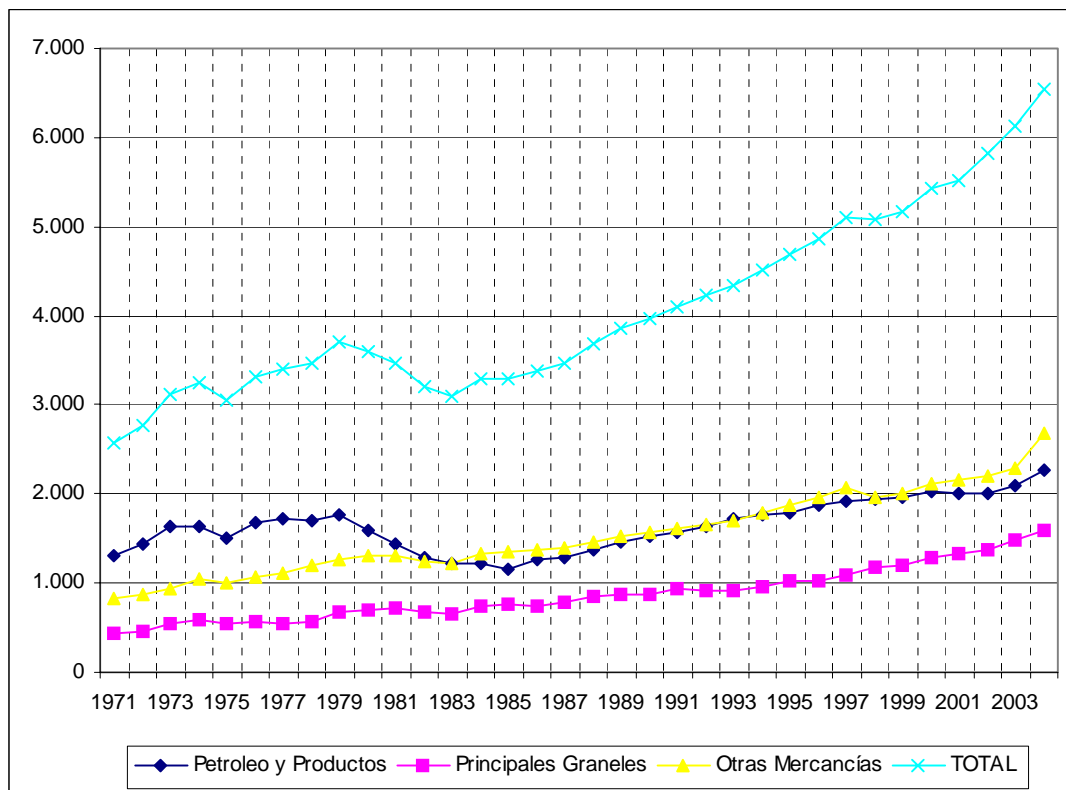
2.2.- La flota mundial

Durante el año 2004 ha continuado el crecimiento de la flota mundial iniciado en 1989, después del mínimo registrado en los años 1987 y 1988. (Tabla 14, Gráfico 4)

TABLA 11 , GRÁFICO 2

TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL - MILLONES DE TONELADAS

	PETROLEO Y	PRINCIPALES	OTRAS	TOTAL	VARIACIÓN	
	PRODUCTOS	GRANELES	MERCANCIAS		%	%
1984	1.227	745	1.320	3.292	6,5	
1985	1.159	774	1.360	3.293	0,0	
1986	1.263	752	1.370	3.385	2,8	
1987	1.283	788	1.390	3.461	2,2	3,7
1988	1.367	848	1.460	3.675	6,2	
1989	1.460	875	1.525	3.860	5,0	
1990	1.526	881	1.570	3.977	3,0	-----
1991	1.573	927	1.610	4.110	3,3	
1992	1.642	913	1.660	4.221	2,7	2,9
1993	1.714	915	1.710	4.339	2,8	-----
1994	1.771	950	1.785	4.506	3,8	
1995	1.796	1.101	1.815	4.712	4,6	
1996	1.870	1.101	1.935	4.906	4,1	4,5
1997	1.929	1.179	2.060	5.168	5,3	
1998	1.937	1.170	2.065	5.172	0,1	-----
1999	1.965	1.196	2.135	5.296	2,4	
2000	2.027	1.288	2.280	5.595	5,6	3,3
2001	2.017	1.331	2.305	5.653	1,0	-----
2002	2.002	1.383	2.435	5.820	3,0	
2003	2.113	1.475	2.545	6.133	5,4	4,0
2004 E.	2.265	1.587	2.690	6.542	6,7	

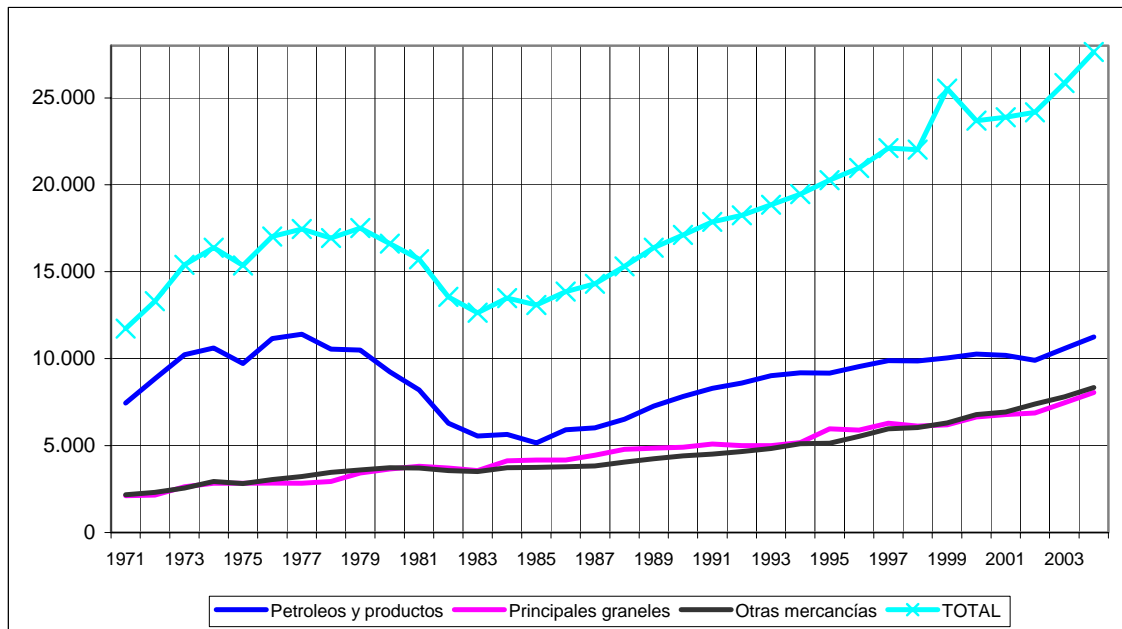


Fuente: Fearnleys'

TABLA 12, GRAFICO 3

TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL - MILES DE MILLONES DE TONELADAS X MILLA

	PETROLEO Y PRODUCTOS	PRINCIPALES GRANELES	OTRAS MERCANCIAS	TOTAL
1984	5.648	4.116	3.720	13.484
1985	5.157	4.179	3.750	13.086
1986	5.905	4.171	3.780	13.856
1987	6.016	4.444	3.840	14.300
1988	6.510	4.789	4.040	15.299
1989	7.276	4.859	4.250	16.385
1990	7.821	4.900	4.400	17.121
1991	8.287	5.076	4.510	17.873
1992	8.597	4.988	4.650	18.235
1993	9.026	4.988	4.840	18.854
1994	9.190	5.171	5.100	19.461
1995	9.169	5.953	5.140	20.262
1996	9.535	5.898	5.535	20.968
1997	9.880	6.283	5.955	22.118
1998	9.859	6.129	6.030	22.018
1999	10.035	6.203	6.295	25.533
2000	10.265	6.638	6.790	23.693
2001	10.179	6.782	6.930	23.891
2002	9.898	6.879	7.395	24.172
2003	10.580	7.464	7.810	25.854
2004 E	11.235	8.065	8.335	27.635



Fuente: Fearnleys'

TABLA 13

TRÁFICO MARÍTIMO MUNDIAL - DISTANCIAS MEDIAS (MILLAS)				
	PETRÓLEO Y PRODUCTOS	PRINCIPALES GRANELES	OTRAS MERCANCÍAS	TOTAL
1980	5.789	5.217	2.840	4.606
1981	5.701	5.303	2.843	4.541
1982	4.915	5.446	2.871	4.236
1983	4.586	5.464	2.865	4.089
1984	4.603	5.525	2.818	4.096
1985	4.450	5.399	2.757	3.974
1986	4.675	5.547	2.759	4.093
1987	4.689	5.640	2.763	4.132
1988	4.762	5.647	2.767	4.163
1989	4.984	5.553	2.787	4.245
1990	5.125	5.562	2.803	4.305
1991	5.268	5.476	2.801	4.349
1992	5.236	5.463	2.801	4.324
1993	5.266	5.451	2.830	4.345
1994	5.189	5.443	2.857	4.319
1995	5.106	5.507	2.885	4.307
1996	5.094	5.788	2.729	4.283
1997	5.122	5.439	2.898	4.286
1998	5.090	5.644	2.732	4.255
1999	5.107	5.186	2.865	4.254
2000	5.064	5.154	2.894	4.236
2001	5.047	5.095	2.901	4.126
2002	4.944	4.974	2.914	4.150
2003	5.007	5.060	3.069	4.216
2004 E	4.960	5.082	3.099	4.224

Fuente: Fearnleys'

En la tabla 14 se recoge la evolución de la flota a la fecha de 30 de junio de cada año hasta el año 1991 y al 31 de diciembre a partir de 1992. En el último año se registra un incremento de 28,103 millones de GT (4,6%), alcanzándose la cifra de 633,321 millones de GT, destacando el aumento de otros (5%) y de graneleros (4,8%).

La estructura de la flota ha evolucionado en la última década pasando de un reparto 30 – 30 – 40 entre petroleros, graneleros y otros, a 26 – 29 – 45 en 2004.

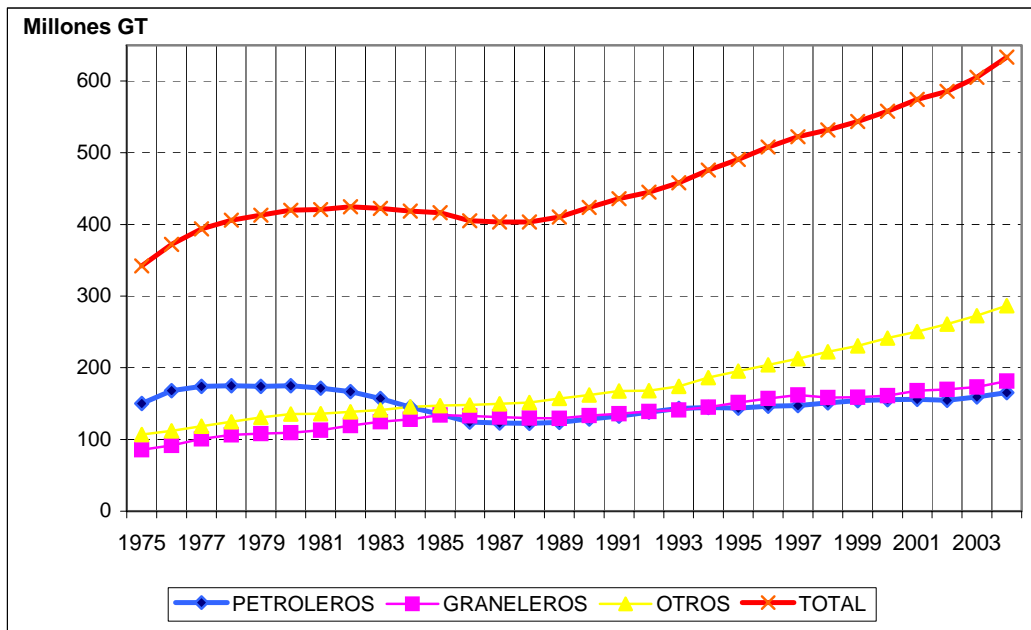
Respecto a la edad de la flota, en su conjunto, (Tabla 15-II), referida a GT, aumenta la participación en los tramos hasta 14 años y de 20 a 24 y se reduce en los de 15 a 19 y mayor de 25 años.

En cuanto a la evolución de la edad media de los buques (Tabla 14), se registra un lento pero continuado envejecimiento ya que pasa de 17 años en 1987 a 22 años en 2004, si bien en el año 2003 disminuyó un año.

TABLA 14, GRÁFICO 4

FLOTA MERCANTE MUNDIAL - MILLONES GT - EDAD MEDIA AÑOS

	PETROLEROS	GRANELEROS	OTROS	TOTAL	EDAD
1980	175,004	109,600	135,307	419,911	n.d.
1981	171,697	113,100	136,038	420,835	n.d.
1982	166,828	119,300	138,614	424,742	n.d.
1983	157,279	124,400	140,911	422,590	n.d.
1984	145,000	128,300	145,382	418,682	n.d.
1985	134,861	134,000	147,408	416,269	n.d.
1986	124,140	132,900	147,870	404,910	n.d.
1987	122,718	131,000	149,780	403,498	17
1988	122,388	129,635	151,383	403,406	17
1989	123,726	129,482	157,273	410,481	17
1990	128,678	133,190	161,759	423,627	17
1991	132,438	135,885	167,703	436,026	18
1992	138,149	139,042	167,977	445,169	17
1993	143,077	140,915	173,922	457,914	18
1994	144,595	144,914	186,350	475,859	18
1995	143,521	151,694	195,447	490,662	18
1996	146,366	157,382	204,125	507,873	19
1997	147,108	162,169	212,920	522,197	19
1998	151,036	158,565	222,292	531,893	19
1999	154,092	158,958	230,560	543,610	20
2000	155,429	161,186	241,439	558,054	20
2001	156,068	168,000	250,483	574,551	20
2002	154,559	169,954	261,070	585,583	22
2003	159,273	173,071	272,874	605,218	21
2004	165,345	181,444	286,532	633,321	22



Fuente: Lloyd's Register of Shipping. Datos a 30 de Junio de cada año hasta 1991(Statistics Tables)
y a 31 de Diciembre a partir de 1992 (World Fleet Statistics).

TABLA 15 - I
EVOLUCIÓN DE LA EDAD DE LA FLOTA
(en millones de TRB/GT)

FLOTA TOTAL										
EDAD	1988	%	1989	%	1990	%	1991	%	1992	%
Menos de 5	72,295	17,92	65,968	16,07	63,552	15,00	62,817	14,41	80,818	18,19
5 - 10	79,273	19,65	83,352	20,31	88,571	20,91	89,215	20,46	89,287	20,10
10 - 15	132,684	32,89	119,803	29,19	103,147	24,35	89,666	20,56	89,429	20,13
15 - 20	71,986	17,84	89,527	21,81	109,284	25,80	125,768	28,84	123,316	27,75
20 - 25	26,560	6,58	30,588	7,45	35,431	8,36	42,487	9,74	39,219	8,83
25 - 30	10,151	2,52	10,583	2,58	11,961	2,82	13,740	3,15	11,885	2,67
Más de 30	10,455	2,59	10,661	2,60	11,681	2,76	12,333	2,83	10,352	2,33
TOTAL	403,404	100,00	410,482	100,00	423,627	100,00	436,026	100,00	444,306	100,00
PETROLEROS										
EDAD	1988	%	1989	%	1990	%	1991	%	1992	%
Menos de 5	11,852	9,68	14,267	11,53	17,479	13,58	19,267	14,55	28,022	20,56
5 - 10	18,001	14,71	15,922	12,87	14,488	11,26	13,674	10,32	13,575	9,96
10 - 15	63,864	52,18	52,438	42,38	37,525	29,16	25,101	18,95	24,416	17,91
15 - 20	19,000	15,52	31,090	25,13	47,542	36,95	60,844	45,94	59,111	43,36
20 - 25	6,072	4,96	6,330	5,12	6,986	5,43	8,450	6,38	7,276	5,34
25 - 30	2,137	1,75	2,095	1,69	2,261	1,76	2,760	2,08	1,977	1,45
Más de 30	1,831	1,50	1,984	1,60	2,397	1,86	2,341	1,77	1,949	1,43
TOTAL	122,388	1,000	123,726	100,00	128,678	100,00	132,437	100,00	136,326	100,00
GRANELEROS										
EDAD	1988	%	1989	%	1990	%	1991	%	1992	%
Menos de 5	31,216	24,08	23,871	18,44	19,491	14,63	16,847	12,40	20,104	14,69
5 - 10	28,206	21,76	34,695	26,80	40,636	30,51	40,641	29,91	40,534	29,62
10 - 15	35,455	27,35	30,863	23,84	28,172	21,15	27,365	20,14	27,326	19,97
15 - 20	26,188	20,20	30,015	23,18	32,169	24,15	34,468	25,37	33,855	24,74
20 - 25	6,359	4,91	7,924	6,12	10,015	7,52	13,496	9,93	12,386	9,05
25 - 30	1,220	0,94	1,179	0,91	1,711	1,28	2,060	1,52	1,686	1,23
Más de 30	0,992	0,77	0,935	0,72	0,996	0,75	1,008	0,74	0,935	0,68
TOTAL	129,635	100,00	129,482	100,00	133,190	100,00	135,885	100,00	136,826	100,00

* Fuente: LLOYD'S STATISTICAL TABLES. Datos a 30 de junio de cada año.

TABLA 15 - II
EVOLUCIÓN DE LA EDAD DE LA FLOTA
(en millones de GT)

FLOTA TOTAL												
EDAD	1999	%	2000	%	2001	%	2002	%	2003	%	2004	%
0 - 4	126,591	23,28	135,921	24,36	141,788	24,68	124,265	21,22	160,561	26,53	173,620	27,41
5 - 9	91,840	16,89	98,588	17,67	107,578	18,72	119,185	20,35	119,181	19,69	127,271	20,10
10 - 14	75,160	13,82	72,421	12,98	72,003	12,53	86,790	14,82	86,775	14,34	91,950	14,52
15 - 19	88,653	16,31	92,306	16,54	90,533	15,76	79,908	13,65	79,881	13,20	74,743	11,80
20 - 24	102,659	18,88	91,628	16,42	84,460	14,70	80,637	13,77	77,487	12,80	82,091	12,96
> 25	58,707	10,80	67,190	12,04	78,191	13,61	94,799	16,19	81,333	13,44	83,646	13,21
TOTAL	543,610	100,00	558,054	100,00	574,551	100,00	585,583	100,00	605,218	100,00	633,321	100,00
PETROLEROS												
EDAD	1999	%	2000	%	2001	%	2002	%	2003	%	2004	%
0 - 4	32,082	20,82	36,487	23,48	37,570	24,07	38,720	25,05	53,255	33,44	56,173	33,97
5 - 9	35,513	23,05	37,248	23,96	36,505	23,39	27,830	18,00	27,834	17,48	32,114	19,43
10 - 14	17,402	11,29	19,468	12,53	22,821	14,62	34,959	22,62	34,896	21,91	35,553	21,51
15 - 19	16,259	10,55	14,709	9,46	13,552	8,68	14,151	9,16	14,143	8,88	17,306	10,45
20 - 24	39,510	25,64	29,094	18,72	21,724	13,92	17,392	11,25	15,165	9,52	13,070	7,91
> 25	13,326	8,65	18,423	11,85	23,896	15,31	21,506	13,91	13,960	8,77	11,130	6,73
TOTAL	151,036	100,00	154,092	100	155,429	100,00	156,068	100,00	154,559	100,00	165,345	100,00
GRANELEROS												
EDAD	1999	%	2000	%	2001	%	2002	%	2003	%	2004	%
0 - 4	40,243	25,32	39,036	24,22	41,034	24,42	32,751	19,38	39,096	22,59	42,605	23,48
5 - 9	23,588	14,84	25,256	15,67	31,921	19,00	38,864	23,00	39,797	22,99	40,096	22,10
10 - 14	25,646	16,13	22,983	14,26	20,080	11,95	21,197	12,55	21,200	12,25	23,374	12,88
15 - 19	34,379	21,63	39,405	24,45	38,589	22,97	30,436	18,01	30,352	17,54	25,201	13,89
20 - 24	24,037	15,12	21,918	13,60	22,709	13,52	26,342	15,59	25,865	14,94	33,289	17,80
> 25	11,065	6,96	11,589	7,19	13,766	8,19	19,365	11,46	16,761	9,69	18,879	9,85
TOTAL	158,958	100	161,186	100,00	168,000	100,00	168,955	100,00	173,071	100,00	181,444	100,00

* Fuente: LLOYD'S REGISTER. World fleet statistics. Datos a 31 de diciembre de cada año.

TABLA 16

BUQUES ENTREGADOS EN EL MUNDO - MILES GT

	PETROLEROS		GRANELEROS		CARGA GENERAL		OTROS	TOTAL
	Miles GT	% Total	Miles GT	% Total	Miles GT (1)	% Total	Miles GT	Miles GT
1976	19.914	58,7	7.916	23,3	3.347	9,9	2.745	33.922
1977	10.222	37,1	9.042	32,8	4.711	17,1	3.556	27.531
1978	4.835	26,6	5.196	28,6	4.477	24,6	3.686	18.194
1979	4.129	28,9	2.741	19,2	4.205	29,4	3.214	14.289
1980	3.942	30,1	2.945	22,5	2.694	20,6	3.520	13.101
1981	4.750	28,1	7.079	41,8	2.112	12,5	2.990	16.931
1982	3.554	21,1	8.412	50,0	1.836	10,9	3.018	16.820
1983	3.119	19,6	6.820	42,9	2.286	14,4	3.686	15.911
1984	2.108	11,5	9.403	51,3	2.724	14,9	4.099	18.334
1985	2.739	15,1	9.019	49,7	2.538	14,0	3.860	18.156
1986	3.778	22,4	7.354	43,7	1.733	10,3	3.979	16.844
1987	3.052	24,9	4.344	35,4	3.341	27,2	1.522	12.259
1988	4.131	37,9	2.295	21,0	3.368	30,9	1.115	10.909
1989	5.013	37,9	3.886	29,4	2.427	18,3	1.910	13.236
1990	5.079	32,0	5.536	34,8	3.087	19,5	2.153	15.855
1991	6.775	40,3	3.783	22,5	3.211	19,1	3.041	16.810
1992	8.811	46,6	3.596	19,0	3.183	16,8	3.329	18.919
1993	9.890	48,2	4.285	20,9	2.952	14,4	3.393	20.520
1994	5.743	29,2	6.393	32,5	4.319	22,0	3.214	19.669
1995	6.051	26,8	8.245	36,5	5.040	22,3	3.283	22.619
1996	6.080	24,1	9.439	37,4	5.956	23,6	4.342	25.817
1997	3.627	14,2	10.041	39,3	7.598	29,8	4.254	25.520
1998	6.414	25,4	5.754	23,8	7.756	29,4	5.472	25.396
1999	10.008	36,5	6.872	25,1	4.137	15,1	6.377	27.394
2000	10.471	33,3	6.950	22,1	6.404	20,4	7.583	31.408
2001	7.078	22,6	11.304	36,1	7.697	24,6	5.213	31.292
2002	11.157	33,4	7.725	23,1	7.992	23,9	6.509	33.383
2003	14.501	40,1	6.466	17,9	7.050	19,5	8.114	36.131
2004	12.876	32,1	10.264	25,6	8.139	20,1	8.892	40.171

(1) Incluye portacontenedores.

Fuente: LLOYD'S REGISTER. A partir de 1992, World Fleet Statistics.

2.3.- Buques desguazados

El ritmo sostenido de desguaces que venía registrándose al comienzo de la década de los 70, entre 5 y 7 millones de TPM anuales (Tabla 17, Gráfico 5), sufrió una fuerte aceleración a partir de la crisis del petróleo llegándose a cifras muy elevadas en la década de los 80 y alcanzando su máximo en el año 1985 con 43,4 millones de TPM. Desde ese año se invierte la tendencia y la reducción de los desguaces es drástica a partir de 1987, bajando a 3,9 millones de TPM en 1989 para volver a subir a 5 millones de TPM en 1990, llegando hasta 22,9 millones en 1994. Sin embargo esa tendencia se invierte en 1995, al descender a 17,5 millones de TPM, para recuperarse en 1996, con 19,5 millones de TPM, y volver a reducirse en 1997, con 15,4 millones de TPM, registrándose un importante aumento en el año 1998, al llegarse a 23,8 millones de TPM, que se consolida en 1999 con 34,1 millones de TPM, lo que representa la cifra más alta desde el año 1986. Por el contrario, el año 2000 recoge una importante reducción del desguace al descender a 27,3 millones de TPM que se mantiene en 2001, en 26,6 millones de TPM y aumenta a 29 millones en 2002, para descender, de nuevo, a 25,8 millones en 2003 y reducirse a 11,3 millones en 2004, cifra mínima de los últimos trece años.

Esta evolución viene justificada por un sensible cambio en la situación del transporte marítimo a partir de 1987, aumentando la demanda y produciéndose un mayor equilibrio oferta-demanda, una subida importante en el mercado de fletes y una tendencia por parte de los armadores al "alargamiento de la vida" de los buques ante los precios de nueva construcción. Por el contrario, la caída de los fletes de petroleros, el elevado número de buques de más de 20 años, la sensibilización ante los accidentes de petroleros y graneleros y la elevada incorporación de nuevos buques a la flota (Tabla 16), ha hecho que a partir del año 1992 se note una cierta recuperación de buques desguazados, reflejándose especialmente las mayores exigencias de seguridad en los graneleros y el bajo precio de las nuevas construcciones. El descenso del año 2000 está justificado por la importante subida de los fletes, cuya influencia sobre los desguaces es inmediata, que se ha mantenido durante 2001, en valores medios, pero que ha cambiado sustancialmente en 2002, en petroleros (Tabla 25), con la consiguiente repercusión sobre el desguace que ha aumentado a 29 millones de TPM, mientras que en 2003, la nueva subida de los fletes, ha reducido el desguace a 25,8 millones de TPM, reducción que se ha acentuado en 2004, hasta 11,3 millones de TPM, por los importantes incrementos de los fletes, del orden del 50% en petroleros y del 100% en graneleros (Tablas 27 y 28).

En correspondencia con la reducción de oferta registrada en los años 2000 y 2001, los precios han aumentado, dando como valores medios para la tonelada en rosca, en el año 1999, 125 \$ y 128 \$ para graneleros y petroleros respectivamente, en 2000, 157 \$ y 162 \$ y en 2001, 157 \$ y 171 \$, respectivamente. El aumento de la oferta, en 2002, ha reducido los precios ese año hasta 148 \$ para los primeros y 151 \$ para los segundos y la disminución en el 2003 ha supuesto una fuerte elevación de los precios con medias de 221 \$ para graneleros y 233 \$ para petroleros, alcanzando al final de año cifras de 280 \$ y 310 \$, respectivamente. Es de significar que lo ocurrido este último año, respecto a los precios, se debe no solo a la subida de los fletes sino también a otros factores como han sido, por una parte, la escasez y elevados precios del acero y, por otra, la consolidación de la presencia de China en este negocio, que ha llegado a colocarse en cabeza, superando a India y Bangladesh, causas que se han mantenido en 2004, llevando los precios medios a 359 \$ para graneleros y 398 \$ para petroleros, con cifras al final de cada año de 385 \$ y 440 \$ respectivamente.

En relación con la campaña, liderada por organizaciones ecologistas y de trabajadores, destinada tanto a mejorar la protección del medio ambiente como la seguridad laboral y condiciones de trabajo, cabe señalar que, la industria marítima se está concienciando gradualmente sobre la necesidad de establecer controles que ayuden a convertir el desguace (o reciclado) de buques en una actividad menos peligrosa para la salud y el medio ambiente. A este respecto, se puede mencionar la publicación de un código de prácticas redactado por un grupo de trabajo, presidido por la ICS, en el que han participado todas las grandes organizaciones de armadores y que se compone de dos documentos: "Industry code of Practice on Ship Recycling" e "Inventory of Potentially Hazardous Materials on Board" (www.marisec.org/recycling).

Por su parte la OMI también trató este asunto en diversas reuniones del MEPC que se concretaron en la redacción de unas Directrices para el reciclado de buques, adoptadas por la Asamblea nº 23 de la OMI, el día 5 de diciembre de 2003, mediante la Resolución A. 962(23) y cuya finalidad es aconsejar y asesorar a todos los interesados en el proceso de reciclado.

Se partió de la idea de que en el proceso de desguace de buques, prácticamente ningún material se destina a la chatarra sino que contribuye positivamente a la conservación global de recursos y energía, empleando, predominantemente, trabajadores sin calificación profesional. Por ello se decidió utilizar la nueva terminología de “reciclado de buques”.

Se considera que el desguace de buques, realizado de forma adecuada, es, sin duda, una industria “verde”. En esta misma línea, se incluye en las directrices el concepto de “Pasaporte verde” para los buques, documento en el que se recogerá el inventario de todos los materiales peligrosos para la salud y/o el medio ambiente utilizados en su construcción que acompañará el buque durante toda su vida, debidamente actualizado a lo largo de la misma, para su entrega al astillero de desguace. Inicialmente se cumplimentará por el astillero constructor.

Como consecuencia de esa adopción, el MEPC en su reunión nº 51, debatió sobre el trabajo a realizar sobre este asunto acordándose un Grupo común de trabajo, con la OMI, la OIT y el convenio de Basilea, que examine las directrices de cada organización sobre el reciclaje para detectar lagunas, superposiciones o ambigüedades. Este Grupo celebró su primera reunión en el mes de febrero de 2005, limitándose a analizar la situación y definir el programa de trabajo para la próxima reunión programada para diciembre 2005 ó enero 2006.

En su reunión nº 52, celebrada los días 10/15 de octubre de 2004, el MEPC, continuó tratando temas sobre el reciclado tales como: declarar obligatoria la aplicación de algunos elementos de las Directrices; desarrollar un sistema de notificación específico para buques destinados al desguace; directrices para la elaboración del Plan de Reciclaje de buques (SRP); elaborar una lista única de materiales, sustancias y desechos potencialmente peligrosos a bordo de los buques y estudiar una propuesta para constituir un Fondo Internacional para el Reciclado de Buques.

Por otra parte, es de significar que recientemente se ha planteado la duda de si las instalaciones actualmente dedicadas al reciclaje (Pakistán, India, y Bangladesh) serán suficientes para afrontar el plan de eliminación de buques de casco único establecido en 2003, en el MARPOL. Ello, unido a la iniciativa del Reino Unido de desguazar “buques fantasmas” importados de Estados Unidos, hace que se haya iniciado un movimiento en Europa para promover esta actividad argumentando que es mejor realizarla en países desarrollados donde se protegen adecuadamente la salud y la seguridad en el trabajo y el medio ambiente.

2.4.- Buques amarrados

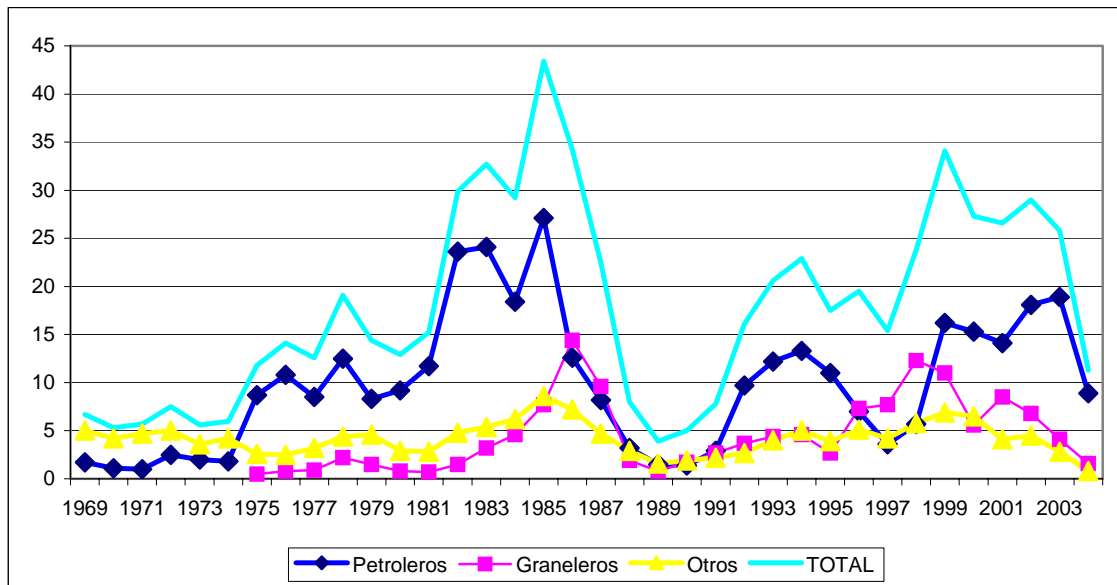
Análogamente a los desguaces, los buques amarrados, cuya existencia al comienzo de la década de los 70 era puramente coyuntural, sufrieron un importante incremento con motivo de la crisis del petróleo, de tal forma que pasaron de 2,703 millones de TPM en 1974 a 50,1 millones en 1975, alcanzando su máximo en 1982 con 80,2 millones de TPM (Tabla 18, Gráfico 6).

A partir de esa fecha el fuerte ritmo de desguaces hizo descender esa cifra anualmente, hasta que en el año 1988, la buena situación del mercado de fletes contribuyó sustancialmente a que ese descenso se acentuase, al ponerse en actividad un buen número de buques. El descenso registrado en ese año con relación a 1987 fue del 72% en petroleros, del 64% en graneleros y del 42% en otros buques.

TABLA 17, GRÁFICO 5

EVOLUCIÓN MUNDIAL DEL DESGUACE Y PÉRDIDAS DE BUQUES - MILLONES TPM

	PETROLEROS	GRANELEROS	OTROS	TOTAL
1981	11,7	0,7	2,8	15,2
1982	23,6	1,5	4,8	29,9
1983	24,1	3,2	5,4	32,7
1984	18,4	4,6	6,2	29,2
1985	27,1	7,7	8,6	43,4
1986	12,6	14,4	7,2	34,2
1987	8,2	9,6	4,7	22,5
1988	3,2	1,9	2,9	8,0
1989	1,5	0,8	1,6	3,9
1990	1,4	1,7	1,9	5,0
1991	2,9	2,7	2,2	7,8
1992	9,7	3,7	2,7	16,1
1993	12,2	4,4	4,0	20,6
1994	13,3	4,6	5,0	22,9
1995	11,0	2,7	3,9	17,5
1996	7,0	7,3	5,1	19,5
1997	3,6	7,7	4,2	15,4
1998	5,7	12,3	5,8	23,8
1999	16,2	11,0	6,9	34,1
2000	15,3	5,6	6,5	27,3
2001	14,1	8,5	4,1	26,6
2002	18,1	6,8	4,5	29,0
2003	18,9	4,1	2,8	25,8
2004	8,9	1,6	0,8	11,3



Fuente: Fearnleys'

En los años 1989, 1990 y 1991 se mantiene el amarre a niveles muy reducidos, tendencia que cambia en el año 1992 al aumentar la flota inactiva a 11,4 millones de TPM, mejorando en 1993, con continuos descensos hasta 4,9 millones en 1997 y un nuevo aumento en 1998, hasta 6,2 millones de TPM, especialmente en graneleros y en 1999, hasta 5,8 millones de TPM., reduciéndose de nuevo en 2000 y 2001 como consecuencia de evolución favorable de los fletes, para aumentar en 2002 por la caída de los fletes de petroleros y reducirse en 2003 y llegar a un mínimo histórico en 2004.

2.5.- Cartera de Pedidos

La recuperación iniciada el año 1987 ha continuado firme a lo largo de los años 1988, 1989, 1990 y 1991 con incrementos del 9%, 26%, 28% y 8% respectivamente, con relación al año anterior (Tabla 19 Gráfico 7), llegándose a la cifra de 43,164 millones de GT en 1991. Sin embargo el año 1992 registra un descenso del 13,5% debido al bajo tonelaje contratado en el año y al elevado número de entregas de buques, aumentando de nuevo en 1993 un 5%, en 1994 un 17%, y en 1995 un 6% para disminuir en el año 1996 un 6,6% por las mismas causas que en 1992, y recuperarse en 1997, con un importante aumento del 25% debido a la fuerte contratación registrada durante el año, manteniéndose, prácticamente, en 1998 y 1999, para incrementarse de nuevo el 21% en 2000, por la importante contratación conservando ese nivel en 2001 y 2002 para recoger importantes incrementos del 50% en 2003 y del 30% en 2004, llegando a la cifra de 146,213 millones de GT que constituye un record histórico.

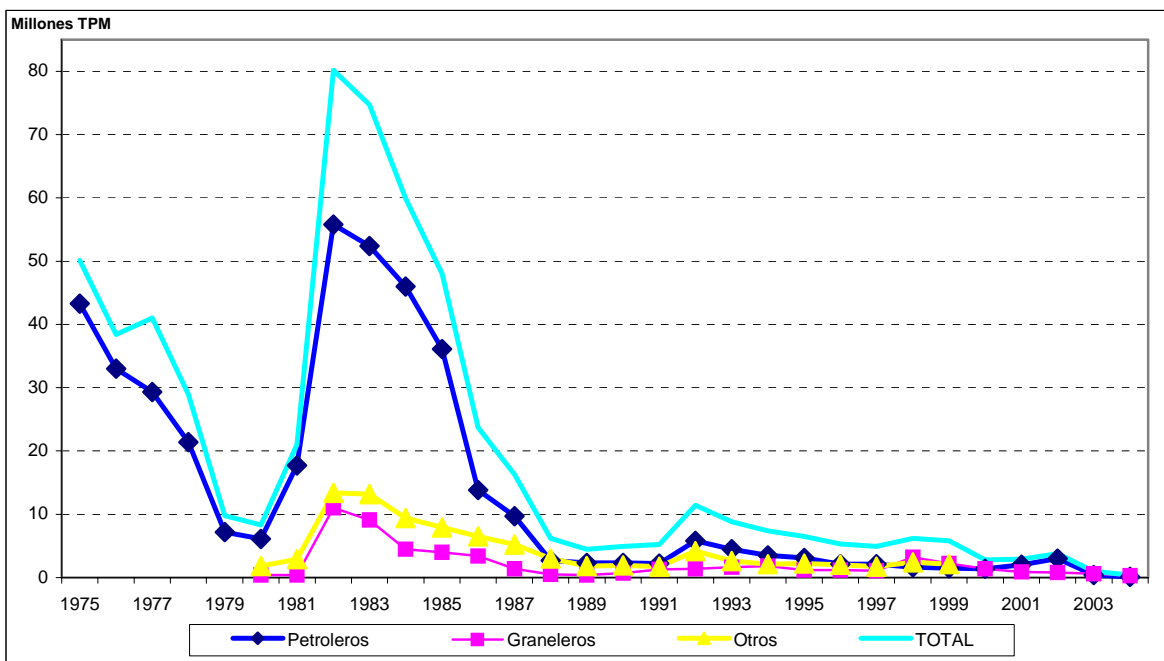
Desde 1988 a finales de 1991, los tanques han pasado de 9,239 millones de GT a 21,928 millones de GT, es decir un incremento del 127%, mientras que los graneleros han subido de 7,128 millones a 8,203 millones, los buques de carga general han tenido un aumento del 74%, pasando de 4,099 millones de GT a 7,130 millones y otros buques han aumentado de 4,087 a 5,903 millones que representa el 44%. Por el contrario, en 1992, excepto los graneleros que han aumentado un 2,4%, el resto de tipos de buques han sufrido descensos del 22,6% en tanques, el 10,5% en buques de carga general y el 5,3% en otros buques. Esta tónica se repite en 1993 en tanques con un descenso del 21,4% mientras aumenta la demanda en las otras categorías de buques, especialmente graneleros con el 36,8%. En 1994 la cartera sigue aumentando incluyendo, incluso, los tanques y superando los 45 millones de GT. En 1995, con una cartera de pedidos de 48,5 millones de GT, aumentan todos los tipos de buques, excepto "otros", especialmente carga general, en la que se incluye los portacontenedores. La demanda de este tipo de buque se ha acentuado como se refleja en el año 1996 en que habiendo descendido la cartera global (-6,6%), se registra un importante aumento en carga general hasta 12,790 millones de GT (+18%). Por el contrario, en 1997, los tanques recuperan su protagonismo con aumento del 104% y participación del 45,2% en la cartera total, mientras que los graneleros descienden el 11,6% y los cargueros el 16,8%, con el 22,5% y el 18,8% de participación en la cartera, respectivamente. En 1998 siguen aumentando los tanques y otros, el 9,2% y el 17,7%, y descendiendo los graneleros y los cargueros, el 13,6% y el 11,3%, respectivamente.

En 1999 aunque la cartera total se mantenía, la de tanques desciende el 10% y aumentan el 22,4% la de graneleros y el 18,7% la de buques de carga general. En 2000, destaca el aumento del 45% en graneleros y del 29% en carga general, en el que se incluyen portacontenedores, en 2001, los tanques aumentan el 38%, por los LNG y quimiqueros, se registra un fuerte descenso de graneleros y en menor medida de Otros, en 2002, aumentan los graneleros el 28,4% y descienden los de carga general el 17,9%, en 2003 se produce un fuerte aumento del 50% en conjunto, del 60% en graneleros y del 218% en carga general y en 2004, del 30% en el total, con subidas de ese orden en todos los grupos.

TABLA 18, GRÁFICO 6

EVOLUCION MUNDIAL DEL AMARRE DE BUQUES - MILLONES TPM

	PETROLEROS	GRANELEROS	OTROS	TOTAL
1983	52,4	9,1	13,2	74,7
1984	46,0	4,5	9,4	59,9
1985	36,1	4,0	7,9	48,0
1986	13,8	3,4	6,5	23,7
1987	9,7	1,4	5,2	16,3
1988	2,7	0,5	3,0	6,2
1989	2,3	0,4	1,8	4,5
1990	2,3	0,7	1,9	4,9
1991	2,2	1,3	1,7	5,2
1992	5,8	1,4	4,2	11,4
1993	4,5	1,6	2,6	8,8
1994	3,5	1,8	2,1	7,4
1995	3,1	1,2	2,2	6,5
1996	2,1	1,2	2,0	5,3
1997	2,1	1,1	1,7	4,9
1998	1,6	2,2	2,4	6,2
1999	1,5	2,2	2,1	5,8
2000	1,4	1,4	n.d.	2,8
2001	2,0	0,9	n.d.	2,9
2002	3,0	0,8	n.d.	3,8
2003	0,4	0,6	n.d.	1,0
2004	0,1	0,3	n.d.	0,4

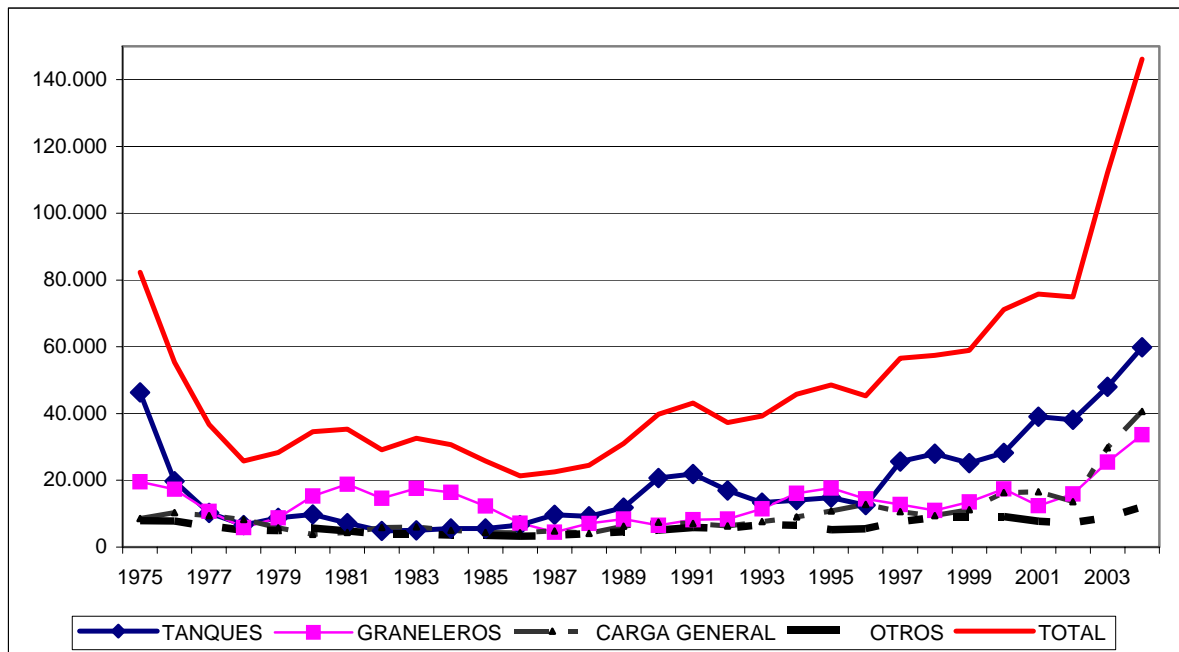


Fuente: FEARNLEY'S

TABLA 19, GRAFICO 7
CARTERA DE PEDIDOS MUNDIAL - MILES GT

	TANQUES		GRANELEROS		CARGA GENERAL		OTROS	TOTAL
	Miles GT	%/Total	Miles GT	%/Total	Miles GT (1)	%/Total		
1982	4.808	16,5%	14.591	50,0%	5.866	20,1%	3.907	29.172
1983	5.011	15,4%	17.616	54,0%	6.103	18,7%	3.889	32.619
1984	5.621	18,3%	16.391	53,4%	4.999	16,3%	3.677	30.688
1985	5.599	21,6%	12.309	47,6%	4.410	17,1%	3.544	25.862
1986	6.598	30,9%	7.148	33,5%	4.324	20,2%	3.294	21.364
1987	9.729	43,2%	4.433	19,7%	4.814	21,4%	3.566	22.542
1988	9.239	37,6%	7.128	29,0%	4.099	16,7%	4.087	24.553
1989	11.832	38,1%	8.393	28,4%	6.240	20,0%	4.590	31.055
1990	20.657	51,9%	6.535	16,4%	7.463	18,8%	5.134	39.789
1991	21.928	50,8%	8.203	19,0%	7.130	16,5%	5.903	43.164
1992	16.969	45,4%	8.400	22,5%	6.378	17,1%	5.586	37.333
1993	13.329	34,0%	11.489	29,2%	7.603	19,4%	6.821	39.242
1994	14.068	30,7%	16.131	35,2%	9.067	19,8%	6.526	45.792
1995	14.777	30,5%	17.693	36,5%	10.839	22,3%	5.217	48.526
1996	12.560	27,7%	14.446	31,9%	12.790	28,2%	5.517	45.313
1997	25.620	45,2%	12.767	22,5%	10.635	18,8%	7.600	56.621
1998	27.984	48,8%	11.025	19,2%	9.433	16,4%	8.943	57.385
1999	25.198	42,8%	13.499	22,9%	11.201	19,0%	8.974	58.872
2000	28.249	39,7%	17.441	24,5%	16.293	22,9%	9.121	71.104
2001	39.074	51,6%	12.390	16,3%	16.628	21,9%	7.694	75.786
2002	38.131	50,9%	15.904	21,2%	13.650	18,2%	7.239	74.924
2003	48.028	42,8%	25.467	22,7%	29.733	26,5%	8.963	112.141
2004	59.895	41,1%	33.690	23,4%	40.619	27,8%	12.009	146.213

(1) Incluye portacontenedores.



Fuente: LLOYD'S REGISTER. WORLD SHIPBUILDING STATISTICS.

2.6.- Equilibrio Oferta - Demanda

PETROLEROS

De la tabla 20 se deduce que a nivel global de petroleros, existía a final del año 2004 un exceso de flota de 3,35 millones de TPM que representa el 1,1% sobre la demanda, cifras ambas inferiores a las del año 2003, que eran de 6,53 millones y del 2,3%, respectivamente. Considerando valores medios (Tabla 22) se comprueba que el exceso se ha reducido, desde 1990, llegando al 1,6% en 2004.

TABLA 20
BALANCE OFERTA DEMANDA EN PETROLEROS
(Al 31.12.2004)

Millones TPM				
Tamaño Miles TPM	Oferta	Demanda	Exceso	Exc/Dem
CRUDO				
De 10 a 50	1,75	1,71	0,04	2,3%
De 50 a 75	8,51	8,38	0,13	1,5%
De 75 a 120	55,51	55,12	0,39	0,7%
De 120 a 200	47,52	46,73	0,79	1,7%
> 200	136,98	135,78	1,20	0,9%
<i>TOTAL</i>	250,28	247,72	2,56	1,0%
PRODUCTOS				
De 10 a 27	4,59	4,40	0,19	4,1%
De 27 a 38	9,71	9,61	0,10	1,0%
De 38 a 50	15,24	15,20	0,04	0,2%
> 50	18,49	18,04	0,45	2,4%
<i>TOTAL</i>	48,02	47,25	0,82	1,7%
TOTAL GENERAL	298,3	294,97	3,35	1,1%

Fuente: LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST.

GRANELEROS

Con independencia de los importantes aumentos de la flota considerada, en la tabla 21 se recogen excesos de flota similares a los del año pasado, tanto a nivel global como de segmentos de tamaño, y todos ellos por debajo del 1%. En valores medios (Tabla 23) también se recoge, como en los petroleros, un descenso continuado, desde 1992, que llega al 0,9% en 2004.

CARGA GENERAL

El descenso continuado del exceso de flota, desde el año 1987, primero que se recoge en la tabla 24, se ha mantenido hasta el año 1991 en que aumenta al 2,7% y al 3,4% y 3,5% en 1992 y 1993. A continuación desciende hasta el 1,2% ó el 1,3% en los años de 1996 a 2000 y hasta el 0,5% en los años 2001 y 2002.

Los datos disponibles para 2003 no incluyen portacontenedores y reflejan un exceso del orden del 2% que pasa al 1,8% en 2004.

LNG - LPG

Una evolución favorable se acusa claramente en los buques para transporte de LNG que ha pasado de un exceso medio del 55% en 1986 al 12,1% registrado en 1992, reduciéndose con continuidad hasta el 1,9% en 1999 para aumentar al 5% un 2000, alcanzar el equilibrio en 2001 y 2002 y volver a un exceso del orden del 10% en 2003 y del 5% en 2004.

En el caso de los buques para transporte de LPG, la variación del año 1986 a 1992 ha sido del 3% al 2,5%, porcentaje que ha pasado a mantenerse alrededor del 2% en los últimos años para aumentar al 5% de exceso en los años 1999 y 2000, del 4% en 2001, del 3% en 2002 y 2003 y del 1% en 2004.

TABLA 21
BALANCE OFERTA DEMANDA EN GRANELEROS
(Al 31.12.2004)

Millones TPM				
Tamaño Miles TPM	Oferta	Demanda	Exceso	Exc/Dem
De 10 a 40	68,56	67,99	0,58	0,85%
De 40 a 60	56,70	56,19	0,50	0,88%
De 60 a 80	163,52	163,09	0,43	0,26%
> DE 80	115,12	114,49	0,63	0,55%
TOTAL	325,08	322,09	2,14	0,66%

Fuente: LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST.

2.7.- Evolución de los Fletes

La evolución del nivel de los fletes desde principios de los años 70 ha tenido un cierto grado de paralelismo en los mercados de petróleo y de carga seca. En ambos se produjo una fuerte subida en los años 1979 y 1980, respectivamente, y posteriormente, sufrieron reducciones importantes, a partir de 1981 para los petroleros y de 1982 para los buques de carga seca. Desde esa época se mantuvieron unos valores muy bajos, hasta el año 1987 en que los petroleros iniciaron una suave y continuada subida hasta prácticamente principios de 1991. Por su parte los fletes de carga seca iniciaron su recuperación, también en el año 1987, pero su subida fue más importante sobre todo en los fletamentos por tiempo (Gráficos 11 y 12). A partir de 1992, los fletes oscilan con valores bajos, hasta casi alcanzar un mínimo en 1999.

La evolución que se recoge en el año 2000, en petroleros, es extraordinariamente positiva ya que en valores medios se registran incrementos con relación a 1999, del 100%, 81%, 75%, 42% y 21%, respectivamente, en cada grupo de buques (Tabla 25). Por el contrario, a lo largo del año 2001 ha habido descensos generalizados, muy importantes, que se ponen claramente de manifiesto analizando la variación entre enero y diciembre, que oscila, según tipos y tamaños, entre el 49% y el 74% de reducción. Para el año 2002, se registran valores medios también en descenso, del orden del 30%, pero con una

evolución muy positiva a lo largo del año, que ha llevado a finalizarlo con aumentos entre el 30% y el 80%, tal como se aprecia en el gráfico 11, y que se ha mantenido en 2003, con elevados incrementos medios oscilando entre el 83% en los VLCC y el 41% en los de menor tamaño.

Por su parte los fletes de carga seca después de mantenerse, en valores medios, en el año 2002, han registrado, en el año 2003, aumentos del 13% en los fletes por viaje y del 44% en los fletes por tiempo (Tabla 26, gráfico 12).

Los comentarios anteriores, recogidos en el informe JUNIO.2004, se basaban en los índices de fletes elaborados por LLOYD'S SHIP MANAGER que han dejado de publicarse en el año 2004. Por ello, ha sido necesario recurrir a otras fuentes, en función de los fletes por tiempo para petroleros y graneleros, para seguir comentando su evolución.

Así, en la tabla 27 y gráfico 13, se comprueba el continuo aumento de los fletes de petróleo desde el año 2002, que en el año 2004 oscila entre el 28% en los petroleros de productos hasta 64% en los VLCC.

Por su parte, los fletes de graneles (Tabla 28, gráfico 14) registran incrementos aún mayores, duplicándose en 2004, con relación a 2003, en todos los tamaños, consiguiendo un record histórico.

Tendencias similares se deducen de la Tabla 29 y Gráficos 15 y 16 para tipos y tráficos concretos de buques.

2.8.- Evolución de los Precios de Buques de Segunda Mano

Los precios de los buques de segunda mano descendieron de una forma continuada desde 1980 hasta 1985. El mayor equilibrio que se alcanzó en la relación oferta-demanda así como el incremento de los fletes por el aumento de la demanda hizo que esa tendencia se invirtiera a partir del año 1987, en que se inició una subida generalizada de precios que llegó hasta el año 1989.

A partir del año 1990, y hasta el año 2001 (tabla 30), se produce un descenso, también general, del precio de los buques, con pequeñas oscilaciones intermedias, que pueden llegar en algún tipo y edad al 80 % en graneleros y al 75% en petroleros. Durante el año 2002, continúa el descenso en petroleros, entre el 3% y el 12%, mientras que se recuperan los precios en graneleros con incrementos entre el 18% y el 40%, según tamaño y edad. Por otra parte se mantienen los precios en portacontenedores, con la excepción del de 2750 TEU, y en transportes de LPG

En el año 2003, el incremento de los fletes se refleja en el importante aumento de los precios que llega hasta el 60% en graneleros, 70% en petroleros y se duplica en portacontenedores de 2.750 TEU. Los transportes de LPG no han registrado variaciones. Por la misma causa, se repite el comportamiento en el año 2004, registrándose aumentos del orden del 50% en graneleros y superiores en petroleros, llegando a duplicarse en algún VLCC. Los precios de los portacontenedores permanecen estables y los LPG, suben el 40%.

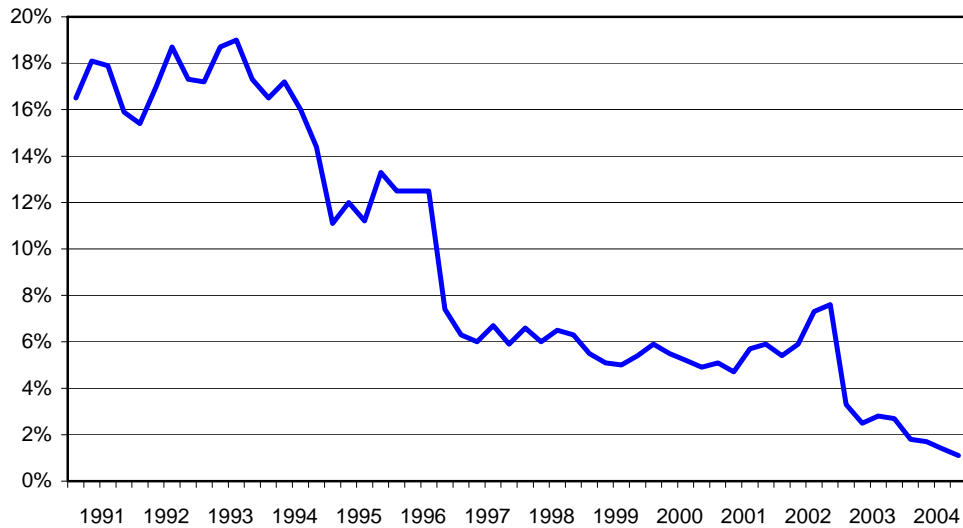
TABLA 22, GRÁFICO 8

EQUILIBRIO OFERTA - DEMANDA DE PETROLEROS (MILLONES TPM)

	OFERTA	DEMANDA	EXCESO	EXC/DEM
1990	266,2	225,2	41,0	18,2%
1991	273,5	233,7	39,9	17,1%
1992	287,1	245,1	42,0	17,1%
1993	288,0	252,7	35,3	13,7%
1994	276,9	247,6	29,3	11,8%
1995	278,1	247,6	30,5	12,3%
1996	285,1	256,2	28,8	11,2%
1997	291,1	274,0	17,1	6,2%
1998	291,0	273,7	17,3	6,3%
1999	281,8	267,8	14,0	5,2%
2000	277,7	263,4	14,3	5,4%
2001	280,5	266,3	14,2	5,3%
2002	274,7	257,5	17,2	6,7%
2003	283,4	275,9	7,6	2,8%
2004	293,0	288,4	4,6	1,6%
2004 I	288,6	283,3	5,3	1,8%
2004 II	291,6	286,4	5,2	1,7%
2004 III	294,1	289,9	4,2	1,4%
2004 IV	297,6	294,2	3,4	1,1%

Fuente: LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST.

EXCESO/DEMANDA DE PETROLEROS (%)



NOTA: Medias trimestrales

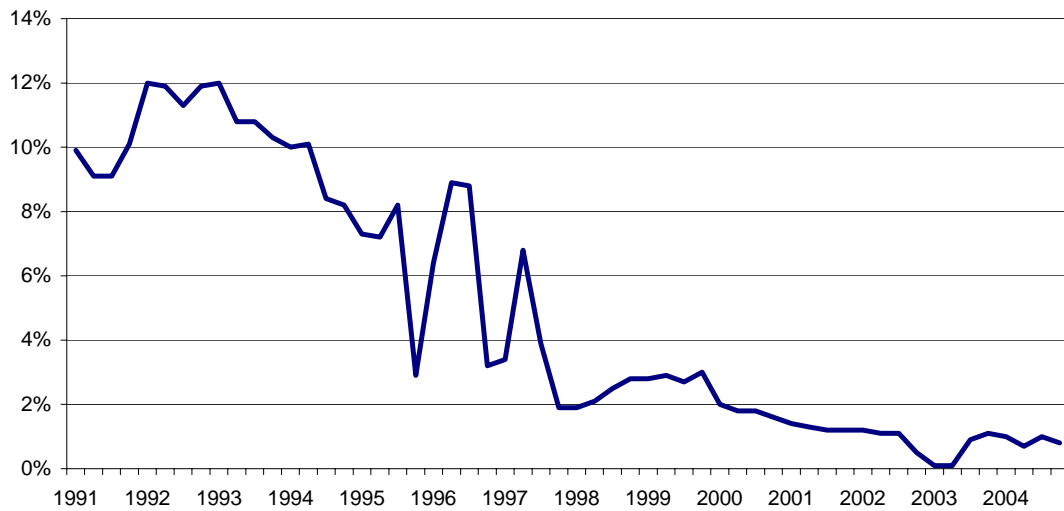
TABLA 23, GRÁFICO 9

EQUILIBRIO OFERTA-DEMANDA DE GRANELEROS (MILLONES TPM)

	OFERTA	DEMANDA	EXCESO	EXC/DEM
1990	228,6	209,3	19,3	9,2%
1991	235,0	214,3	20,7	9,7%
1992	236,4	212,5	23,9	11,2%
1993	236,9	215,9	21,0	9,7%
1994	245,8	226,5	19,3	8,5%
1995	254,3	236,6	17,7	7,5%
1996	257,2	240,1	17,2	7,2%
1997	260,9	250,7	10,2	4,1%
1998	257,1	251,3	5,8	2,3%
1999	245,7	238,7	7,0	2,9%
2000	246,7	242,4	4,3	1,8%
2001	252,4	249,2	3,2	1,3%
2002	257,4	254,7	2,7	1,1%
2003	306,1	303,2	3,0	1,0%
2004	317,0	314,3	2,7	0,9%
2004 I	310,9	307,9	3,0	1,0%
2004 II	314,3	312,1	2,2	0,7%
2004 III	319,7	316,5	3,2	1,0%
2004 IV	323,3	320,8	2,5	0,8%

Fuente: LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST.

EXCESO/DEMANDA DE GRANELEROS (%)



NOTA: Media trimestrales

TABLA 24, GRÁFICO 10

EQUILIBRIO OFERTA-DEMANDA DE CARGA GENERAL (MILLONES TPM)				
	OFERTA	DEMANDA	EXCESO	EXC/DEM
1987	98,5	93,2	5,3	5,7%
1988	98,9	94,5	4,4	4,6%
1989	99,2	96,2	3,0	3,4%
1990	100,7	97,7	3,0	2,3%
1991	103,9	101,2	2,7	2,7%
1992	106,0	102,5	3,5	3,4%
1993	107,8	104,2	3,6	3,5%
1994	111,7	109,0	2,7	2,5%
1995	115,4	112,7	2,7	2,4%
1996	122,0	120,6	1,4	1,2%
1997	127,7	126,1	1,6	1,3%
1998	133,6	132,0	1,6	1,2%
1999	136,0	134,3	1,7	1,3%
2000	141,3	139,6	1,7	1,2%
2001	146,6	145,8	0,8	0,5%
2002	153,6	152,8	0,8	0,5%
2003 (1)	68,5	67,2	1,3	2,0%
2004	68,2	67,0	1,2	1,8%
2004 I	68,2	66,8	1,4	2,1%
2004 II	68,0	66,8	1,2	1,8%
2004 III	68,1	67,0	1,1	1,6%
2004 IV	68,3	67,2	1,1	1,6%

Fuente: LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST. (1) A partir de 2003 sin portacontenedores

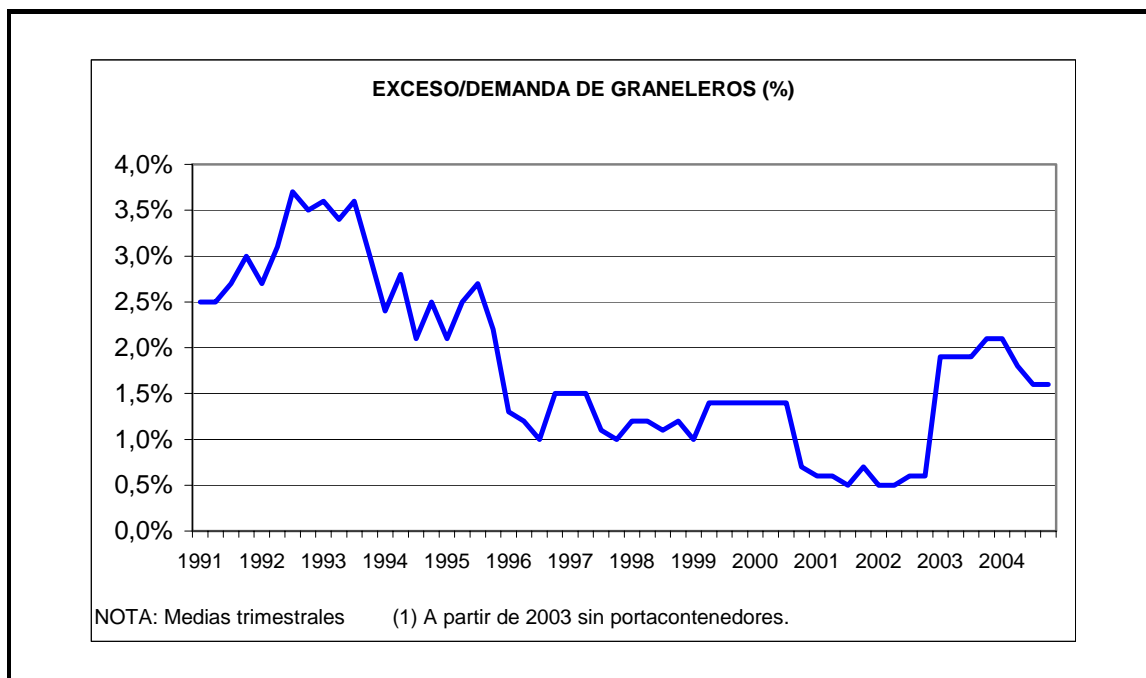


TABLA 25, GRÁFICO 11

FLETES PETROLEO (ÍNDICE WORLDSCALE)

	VLCC ULCC 150.000 TPM mayores	Tamaño Medio 70.000 - 150.000 TPM	Tamaño Pequeño 30.000 - 70.000 TPM	Handy - Size Productos hasta 60.000 TPM	Handy - Size Crudo hasta 35.000 TPM
1988	43,8	80,1	115,7	159,6	158,2
1989	50,8	101,9	141,3	209,9	205,0
1990	63,2	108,2	156,4	243,0	237,6
1991	65,3	105,8	144,9	193,6	191,0
1992	43,0	76,4	116,7	163,8	169,2
1993	45,1	93,4	130,2	175,7	171,2
1994	40,8	94,0	136,7	200,2	184,5
1995	53,4	101,9	146,0	212,6	183,0
1996	60,4	109,2	149,5	206,7	203,3
1997	67,5	110,8	165,8	200,8	184,7
1998	63,0	95,9	128,6	160,0	158,9
1999	48,0	84,6	118,9	153,5	170,3
2000	95,8	152,8	207,7	217,6	206,6
2001	75,0	140,1	193,7	259,9	241,2
2002	48,2	98,4	131,9	166,2	171,1
2003	88,2	166,3	210,2	246,6	242,7

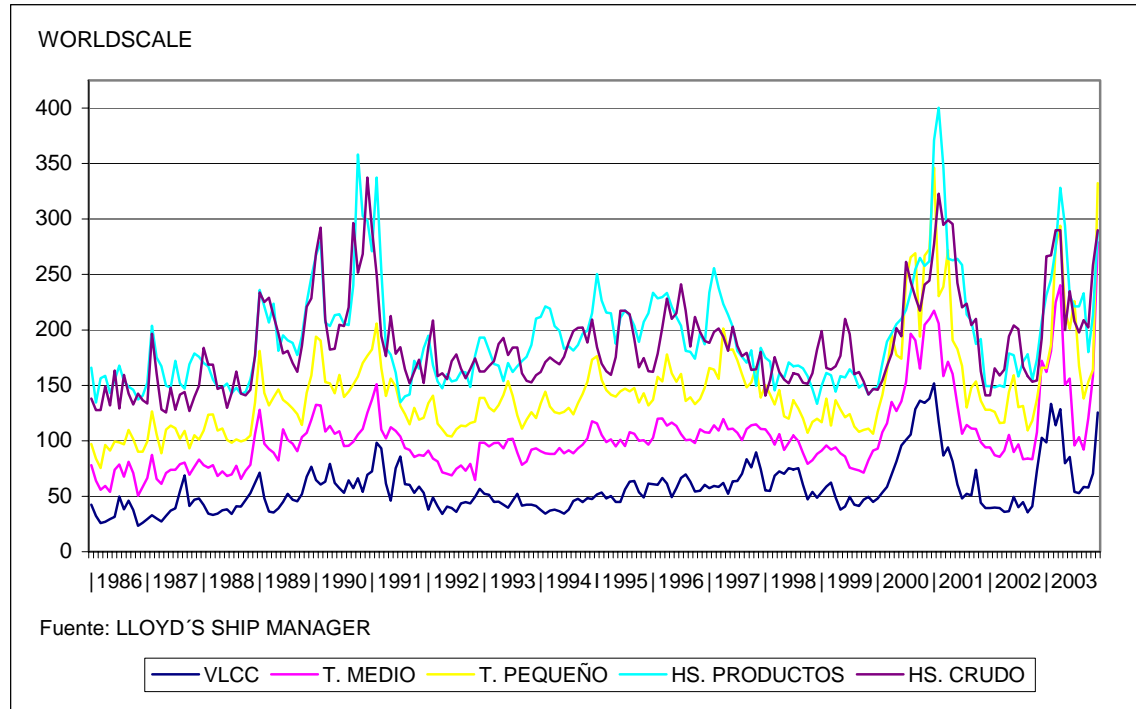


TABLA 26, GRÁFICO 12

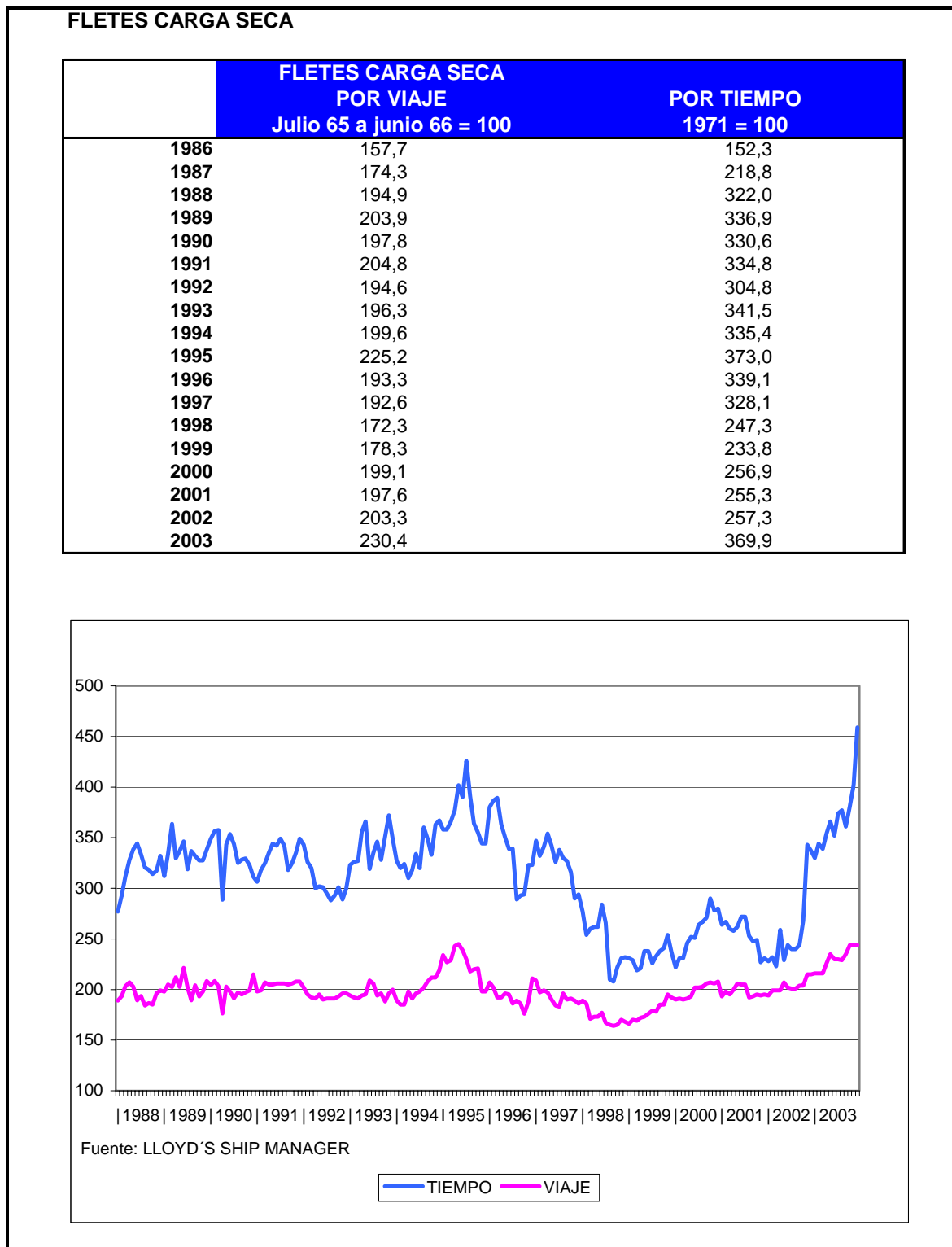


TABLA 27 GRÁFICO 13

FLETES PETRÓLEO. POR TIEMPO (12 meses.\$/día)

Media anual	TPM				
	Productos 40.000	80.000	Aframax 95.000	Suezmaz 150.000	VLCC 280.000
1996	14.900	17.000	17.000	21.000	28.000
1997	15.000	17.000	19.500	23.500	34.000
1998	13.000	16.200	18.500	24.000	36.500
1999	11.000	13.500	13.900	18.600	26.000
2000	14.000	15.900	21.000	28.200	37.800
2001	16.700	25.000	23.800	30.000	41.100
2002	12.800	16.600	16.700	18.300	24.000
2003	13.850	17.350	18.500	24.850	33.400
2004	17.796	27.692	29.704	38.983	54.729

Fuente: Fearnleys´

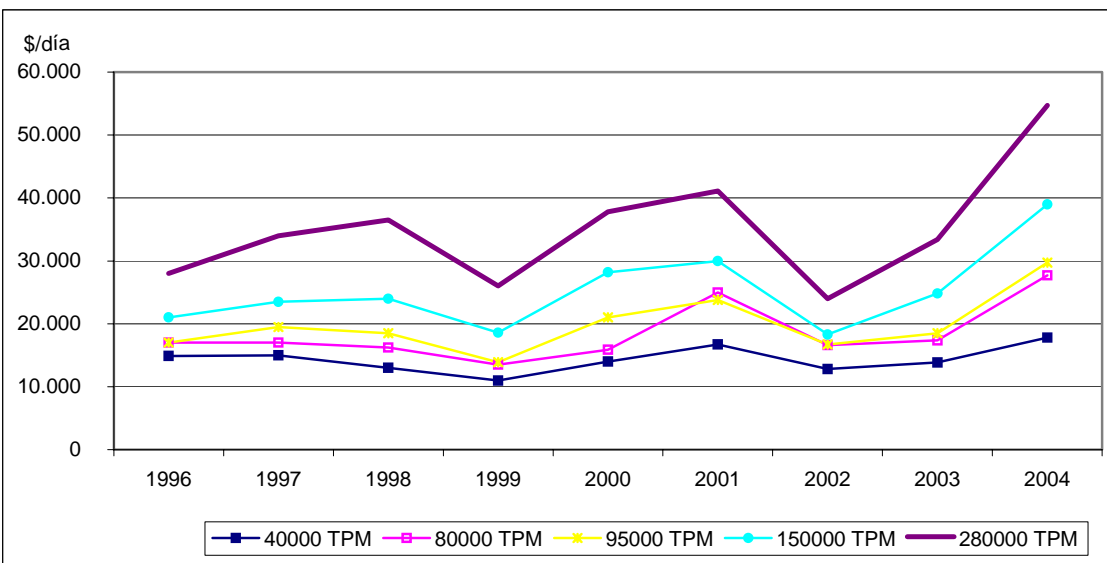


TABLA 28 GRÁFICO 14

FLETES CARGA SECA. GRANELEROS. POR TIEMPO (12 meses.\$/día)

Media anual	TPM					
	38.000	45.000	65.000	70.000	120.000	150.000
1996	8.439	9.707	10.084	10.860	10.922	13.652
1997	7.972	9.400	10.111	10.888	12.264	15.330
1998	6.600	7.575	7.129	7.678	9.473	11.841
1999	6.556	7.463	7.720	8.313	8.688	10.861
2000	8.304	9.498	10.335	11.131	13.587	16.984
2001	6.866	8.379	8.552	9.210	10.462	13.077
2002	5.815	7.491	8.174	8.802	10.075	12.594
2003	10.421	12.579	16.282	17.794	19.067	25.834
2004	21.518	25.926	33.325	35.889	39.457	49.321

Fuente: Fearnleys´

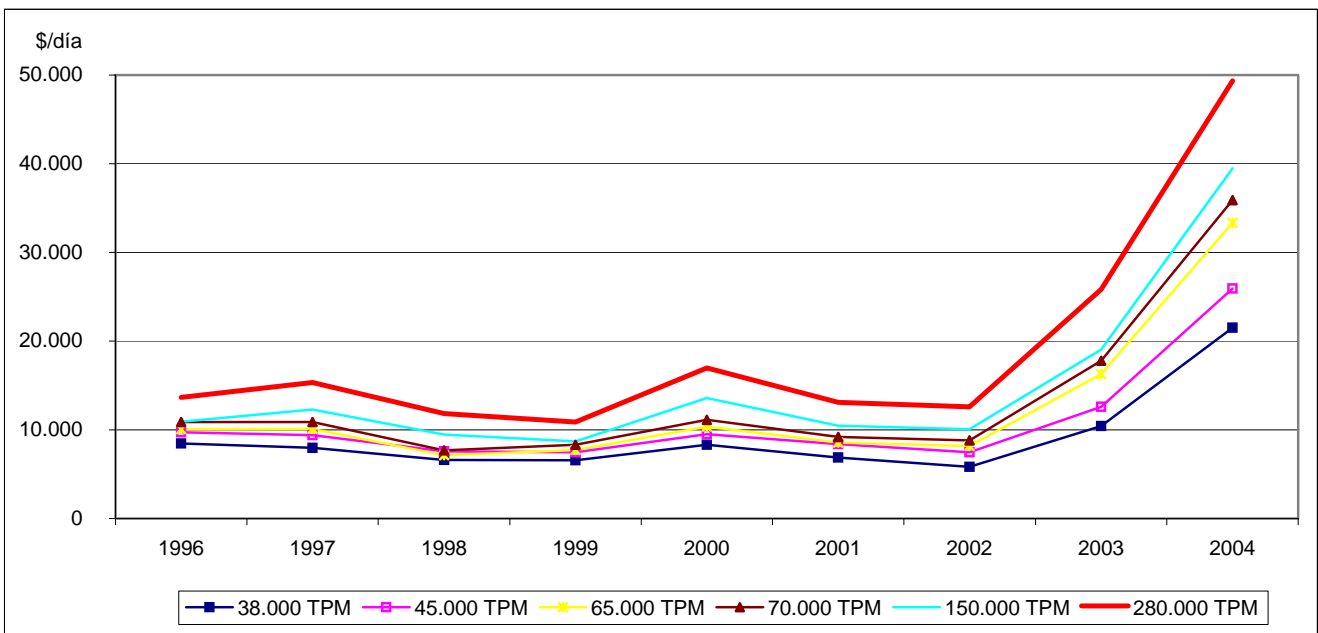


TABLA 29

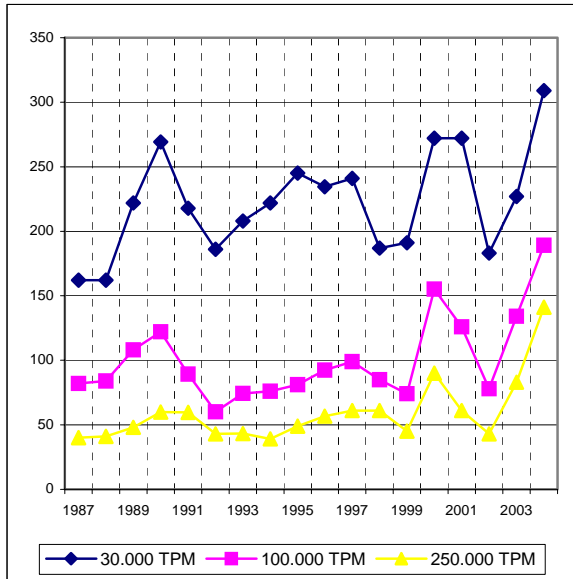
	PETROLEROS (WORLDSCALE)			GRANELEROS (\$/Ton)			CARGA GENERAL (\$/TPM/MES)	
	TPM	130.000 (*)		TPM			12/19.999	20/34.999
	30.000	100.000	250.000	70.000	160.000	TPM		
				90.000	55.000	120.000		
1982	131,00	39,00	19,00					
1983	119,00	48,00	25,00				7,10	4,60
1984	110,00	51,00	29,00				7,40	4,90
1985	110,00	48,00	26,00			(**)	6,80	4,30
1986	137,00	57,00	32,00		10,40	3,70	6,00	3,70
1987	162,00	82,00	40,00		16,00	5,30	8,00	5,20
1988	162,00	84,00	41,00		22,60	6,80	12,20	8,40
1989	222,00	108,00	48,00		25,00	7,80	12,60	8,70
1990	269,20	122,00	59,90		23,10	6,90	11,90	7,90
1991	217,80	89,30	59,70		26,10	7,16	12,70	8,50
1992	186,00	61,00	43,00		21,40	4,50	10,30	7,50
1993	207,90	74,30	43,10		24,10	5,24	13,40	9,80
1994	222,00	76,00	39,00		24,20	6,30	12,60	8,80
1995	245,00	81,00	49,00		32,70	7,50	13,50	11,00
1996	234,50	82,30	56,80	(**)	23,70	5,10	11,90	7,70
1997	241,00	99,00	61,00	5,80	23,00	5,80	11,10	7,40
1998	187,00	85,00	61,00	3,90	14,90	4,40	9,00	6,30
1999	191,00	74,00	45,00	4,70	18,40	4,20	8,20	6,20
2000	275,40	156,10	88,80	7,30	23,00	7,36	10,60	7,80
2001	272,00	126,00	61,00	5,80	19,80	5,40	11,20	7,30
2002	183,00	78,00	43,00	5,30	20,50	5,00	16,30	7,40
2003	227,00	134,00	83,00	12,36	34,96	11,57	n.d.	n.d.
2004	309,00	189,00	141,00	18,08	60,40	27,78	n.d.	n.d.

Fuente: LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST.
 (*) Desde enero 1991, petrolero de 130.000 TPM.
 (**) A partir de 2003, 70.000 TPM y 160.000 TPM.

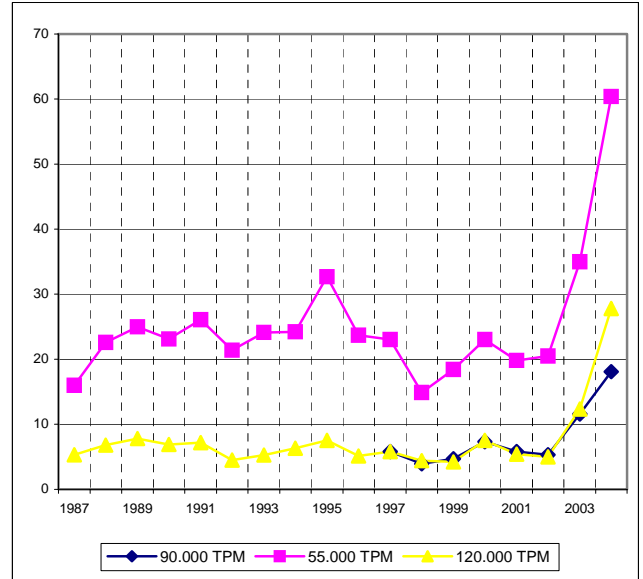
GRÁFICOS 15, 16, 17

FLETES (*)

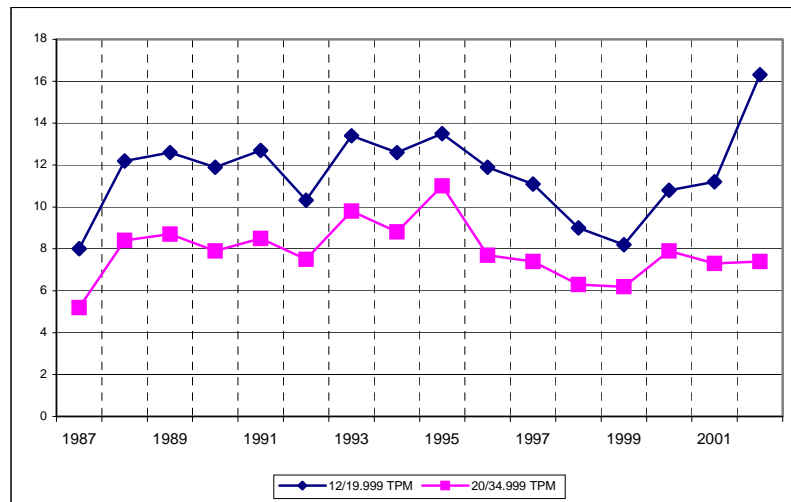
PETROLEROS
WORLDSCALE



GRANELEROS
\$/Ton



CARGA GENERAL
\$/TPM/MES



Fuente: LLOYD'S SHIPPING ECONOMIST.

(*) Medias anuales.

TABLA 30

EVOLUCIÓN DE LOS PRECIOS DE BUQUES DE SEGUNDA MANO

TIPO BUQUE	TPM (miles)	EDAD	1983	1986	1987	1989	1990	1994	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Granelero	40	1984	--	7,0	12,5	18,7	14,5	15,5	10,5	6,2	8,5	7,0	4,2	5,5	7,5	13,5
Granelero	43	1990	--	--	--	--	--	21,0	16,0	10,0	12,5	11,0	7,5	9,0	13,0	18,5
Granelero	45	5 años	--	--	--	--	14,2	20,7	18,0	13,0	15,5	15,0	12,0	14,5	20,5	30,0
Granelero	65	1982	13,0	8,0	13,0	19,0	14,2	14,0	10,0	4,7	6,5	5,5	3,5	4,5	8,0	12,5
Granelero	70	1990	--	--	--	--	--	22,0	19,0	11,5	12,5	11,0	8,0	10,0	15,0	23,5
Granelero	70	5 años	--	--	--	--	19,6	21,5	21,0	14,5	17,0	15,5	13,5	17,0	28,0	41,0
Granelero	140	1982	21,0	12,5	20,5	32,0	24,0	18,5	12,5	7,0	9,0	8,5	4,5	6,5	12,0	18,0
Granelero	150	1990	--	--	--	--	--	33,0	27,5	17,5	20,0	18,0	13,5	17,0	26,0	39,5
Granelero	150	5 años	--	--	--	--	32,8	32,0	30,0	23,5	27,5	25,0	22,0	26,0	41,0	57,0
Petrolero	40	81/82	18,5	13,0	14,0	22,0	22,5	12,0	14,0	9,5	9,0	7,8	6,8	5,2	5,0	6,5
Petrolero	85	75/76	8,5	7,2	8,5	17,5	13,0	5,5	6,0	4,0	2,5	3,5	2,5	2,5	4,8	7,5
Petrolero	90	89/90	--	--	--	--	41,0	31,0	31,5	19,0	17,0	24,0	18,5	16,5	16,0	25,5
Petrolero	130 (3)	5 años	--	--	--	--	37,0	34,0	47,0	37,0	36,0	49,5	43,0	41,5	48,0	74,0
Petrolero	140	89/90	--	--	--	--	46,0	35,0	39,5	30,0	27,0	33,0	27,0	22,0	21,0	33,5
Petrolero	280	89/90	--	--	--	--	72,0	53,0	59,0	38,0	33,0	46,0	31,0	26,5	30,5	62,0
Petrolero	280	75/76	--	--	--	--	--	--	14,5	8,0	6,5	13,0	7,8	7,2	11,0	20,0
Petrolero	350	75/76	6,0	11,7	17,0	43,0	35,0	13,0	17,5	10,0	8,5	14,0	8,5	8,0	13,5	22,0
Contenedores	1000 (2)	5 años	--	--	--	--	--	--	16,0	12,0	14,0	14,5	11,0	12,0	14,5	14,5
Contenedores	1700 (2)	5 años	--	--	--	--	--	--	23,3	17,8	18,5	20,5	17,0	15,0	21,0	21,0
Contenedores	2750 (2)	5 años	--	--	--	--	--	--	28,0	24,0	27,5	30,0	25,5	15,0	31,5	31,5
LPG	75 (1)	3 años	--	--	--	--	--	--	63,0	52,0	52,0	55,0	55,0	57,0	54,0	75,0
LPG	75 (1)	8 años	12,0	10,0	20,0	47,0	53,0	46,0	48,0	44,0	44,0	44,0	42,0	42,0	43,0	60,0

Fuente: Fearnleys'.

* Precios en millones de \$ tomados al final de cada año.

(1) Miles de m3.

(2) TEUs

(3) A partir de 1997, 150.000 TPM

2.9.- La Marina mercante española

2.9.1.- La Flota Española

Por décimo año consecutivo, y tras un período de 16 años en continuo declive, en 2004 el arqueado bruto de la flota mercante española (incluido el Registro Especial de Canarias) ha experimentado un aumento del 10% y el número de buques se ha reducido en diez unidades. Así, a 31 de diciembre de 2004, navegaban bajo pabellón nacional 200 buques mercantes de transporte con 2.395.745 GT (Tabla 31, Gráfico 18), de los cuales 12 buques y 80.709 GT, registrados en Canarias, pertenecen a armadores extranjeros.

A efectos de conocer cual es la verdadera dimensión de la flota que está controlada o depende de navieras españolas, se incluyen la Tabla 32 y Gráfico 19, en la que se han adicionado 112 buques y 1.861.961 GT, abanderados en pabellones extranjeros, resultando en total un aumento de la flota del 14%, con relación al año anterior.

TABLA 31
EVOLUCIÓN DE LA FLOTA DE TRANSPORTE DE PABELLÓN ESPAÑOL

(en miles de TRB/GT al 31 de diciembre de cada año)

	1981		1986		1994		1995		1997		1999		2001		2002		2003		2004	
	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	TRB	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT	Nº	GT
PETROLEROS	101	4.483	66	2.147	24	414	25	458	24	623	23	587	20	665	17	576	16	570	17	493
COMBINADOS	3	191	2	122	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GRANELEROS	77	1.064	68	1.127	4	238	0	0	1	16	1	16	0	0	0	0	0	0	0	0
CARGA GRAL.	263	741	167	486	25	30	20	31	17	37	20	47	14	38	16	41	18	47	17	42
PORTACONT.	58	145	55	132	24	71	23	90	18	94	18	122	26	186	27	208	29	244	27	235
RO-ROS	40	70	53	98	39	81	37	209	36	208	38	292	39	330	45	450	40	408	38	411
FRIGORÍFICOS	49	77	36	59	15	23	13	22	11	23	10	21	11	29	11	29	9	25	9	25
G. LICUADOS	15	58	15	65	5	16	5	17	4	12	4	12	3	9	3	103	6	292	9	662
OTROS BUQUES	50	119	52	171	44	132	44	136	36	118	35	123	28	132	30	166	29	175	27	152
PASAJE/FERRIES	43	170	40	128	54	138	62	250	50	263	62	327	63	413	62	407	63	417	56	376
TOTAL	699	7.118	554	4.535	234	1.143	229	1.213	197	1.394	211	1.547	204	1.802	211	1.980	210	2.178	200	2.396
Edad Media/años	n.d.		12		17		17		18		18		18		18		17		16	

En cuanto a la edad de la flota (Tabla 33) al 1 de enero 2005, registra un importante rejuvenecimiento ya que el arqueo bruto de los buques menores de 10 años ha pasado del 36,2% en 2003 al 48% en 2004, entre 10 y 20 años, se ha reducido del 37% al 30% y mayores de 20 años, también se ha reducido del 27% al 23%. La edad media de la flota controlada en esa fecha, era de 17 años frente a 17,7 años un año antes y la de pabellón español era de 15,5 años frente a 16,5 años un año antes.

GRÁFICO 18

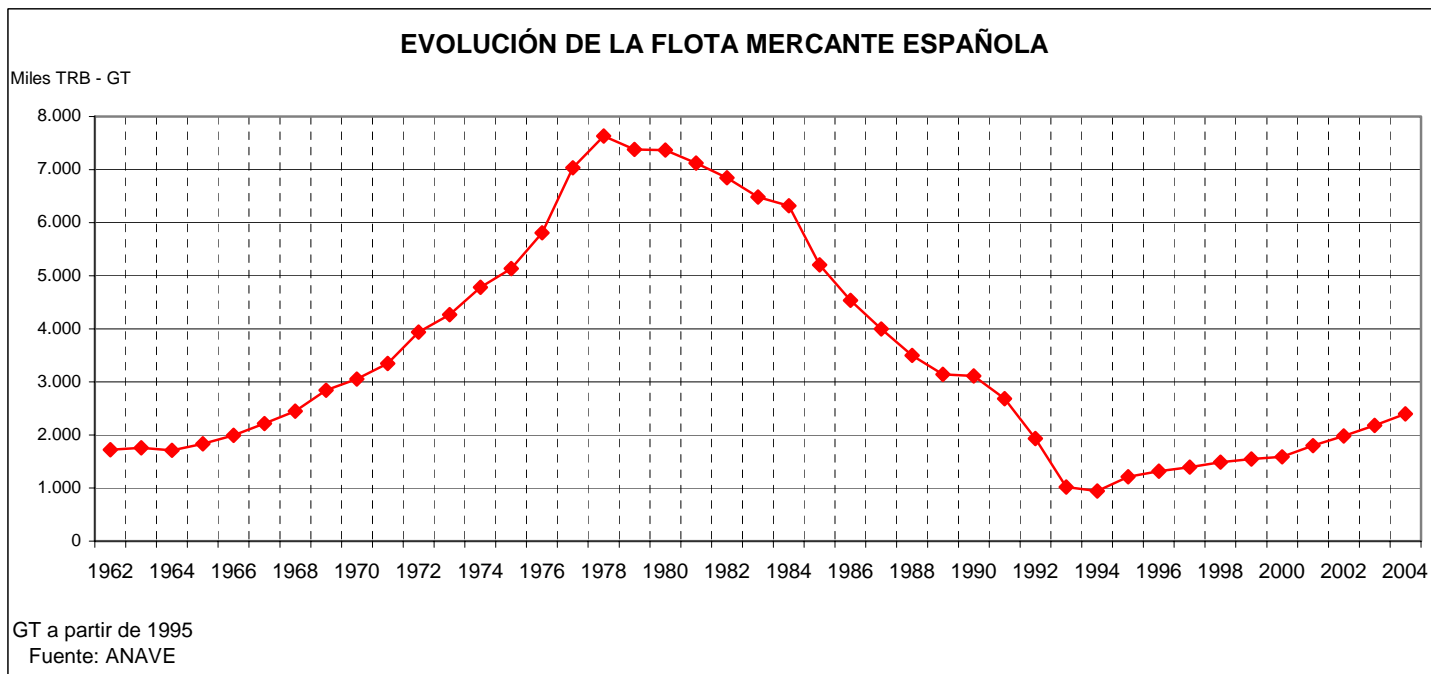


TABLA 32

EVOLUCIÓN DE LA FLOTA CONTROLADA POR ARMADORES ESPAÑOLES (1)						
TIPOS DE BUQUES	Al 1.01.04			Al 1.01.05		
	Buques	GT	TPM	Buques	GT	TPM
Petroleros	28	960.801	1.795.289	35	1.131.992	2.105.730
Graneleros	16	641.696	1.185.377	14	609.764	1.130.335
Carga General	39	158.360	214.720	31	120.265	176.000
Portacontenedores	26	229.018	281.182	23	203.901	258.592
Roll-on/Roll-off	47	476.556	275.057	47	508.761	251.493
Cargueros Frigoríficos	33	101.408	108.650	33	101.408	108.650
Gaseros	9	329.989	270.478	11	692.884	545.451
Buques de pasaje y ferries	67	488.003	104.672	61	512.761	101.537
Otros buques transporte	43	277.942	435.759	45	295.261	469.121
TOTAL	308	3.663.773	4.671.184	300	4.176.997	5.146.909

(1) Pabellón nacional (Tabla 31) y otros pabellones Fuente: ANAVE

En relación con el Registro Especial de Canarias (REC) como resultado de la normativa introducida en los últimos años ha registrado un aumento muy importante al estar inscritos en el mismo el 1.1.2005 un total de 195 buques con 2.389.552 GT (que representa el 99,7% de la flota de pabellón español y el 57,2% de la flota total). Es de significar que actualmente se encuentran registrados 12 buques con 80.709 GT, controlados por navieros extranjeros y 5 buques con 6.193 GT en el Registro ordinario español.

TABLA 33

ESTRUCTURA POR EDADES DE LA FLOTA CONTROLADA POR ARMADORES ESPAÑOLES														
(Datos a 1 de enero de 2005)														
	DE 0 A 4 AÑOS		DE 5 A 9 AÑOS		DE 10 A 14 AÑOS		DE 15 A 19 AÑOS		DE 20 A 24 AÑOS		DE 25 Ó MÁS AÑOS		TOTAL	
	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT	NB	GT
PETROLEROS	17	612.884	3	68.280	5	315.256	3	87.860	2	3.323	5	44.389	35	1.131.992
GRANELEROS	0	0	0	0	3	167.299	6	389.490	1	9.099	4	43.876	14	609.764
CARGA GENERAL	4	12.466	4	13.026	3	8.775	4	42.962	4	12.755	12	30.281	31	120.265
PORTACONT.	0	0	2	20.957	1	7.424	5	50.807	8	75.374	7	49.339	23	203.901
ROLL-ON/ROLL-OFF	9	144.986	4	64.218	0	0	1	8.126	18	165.056	15	126.375	47	508.761
FRIGORÍFICOS	1	7.207	4	18.290	3	13.589	6	15.645	6	13.255	13	33.422	33	101.408
GASEROS	8	659.330	0	0	0	0	1	2.796	1	1.687	1	29.071	11	692.884
PASAJE Y FERRIES	15	148.111	11	60.006	7	56.080	4	8.820	5	84.256	19	155.488	61	512.761
OTROS	11	96.926	5	72.038	5	40.674	5	21.377	9	35.739	10	28.507	45	295.261
TOTAL	65	1.681.910	33	316.815	27	609.097	35	627.883	54	400.544	86	540.748	300	4.176.997
% SOBRE EL TOTAL	21,7%	40,3%	11,0%	7,6%	9,0%	14,6%	11,7%	15,0%	18,0%	9,6%	28,7%	12,9%	100,0%	100,0%

Fuente: ANAVE

Dentro del marco normativo cabe recoger las siguientes disposiciones:

EL TRÁFICO MARÍTIMO

GERENCIA DEL SECTOR NAVAL

- REAL DECRETO 1861/2004, de 6 de septiembre, sobre las prescripciones de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de trasbordo rodado (BOE del 18 de septiembre).
- REAL DECRETO 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos (BOE del 18 de septiembre).
- REAL DECRETO 2319/2004, de 17 de diciembre, por el que se establecen normas de seguridad de contenedores de conformidad con el Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores (BOE del 14 de enero de 2005).
- REAL DECRETO 59/2005, de 21 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, sobre primas y financiación a la construcción naval (BOE del 1 de febrero de 2005).
- ENMIENDAS 2002 al Plan de Evaluación del estado del buque, adoptadas el 11 de octubre de 2002 por Resolución MEPC 99 (48).

2.9.2.- La financiación de la demanda de los armadores.

Al amparo de las disposiciones vigentes, durante el año 2004 se han formalizado los siguientes créditos a un conjunto de buques que cumplían las condiciones exigidas en las mismas.

	CREDITOS	MILLONES DE EUROS
Créditos España	9	126,31
Créditos UE (1)	9	106,50
Créditos no UE	5	11,40
TOTALES	23	244,21

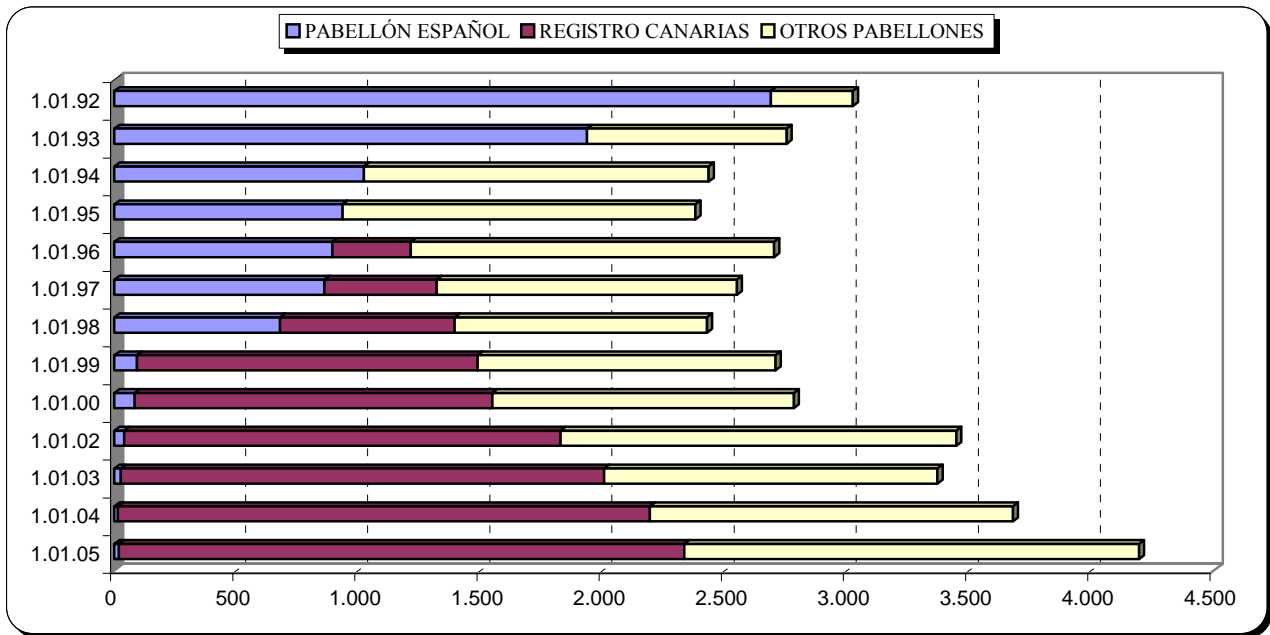
(1) No incluye España.

Habiéndose aprobado por el GT. 6 de la OCDE, un nuevo Acuerdo Sectorial sobre créditos a la exportación de buques, el Consejo de la CE ha adoptado la decisión 2002/634/ CE, de 22 de julio de 2002, (DOCE de 03.08.2002), por la que se incorpora el Acuerdo citado a la normativa comunitaria.

Las nuevas condiciones aprobadas son las siguientes:

- Máximo plazo de amortización: 12 años a partir de la entrega.
- Mínimo pago al contado: 20% del precio, a la entrega.
- Reembolso: pagos iguales a intervalos regulares normales de 6 meses, con un máximo de 12 meses.
- Tipo de interés: el Tipo de Interés Comercial de Referencia (CIRR) establecido en el Acuerdo general.

GRÁFICO 19



En relación con las garantías o avales estatales, que complementen las garantías hipotecarias de los créditos concedidos a armadores nacionales, durante 2004 se ha dispuesto de 39,07 millones de euros, cantidad asignada a este fin en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2004.

Al amparo de esa normativa y en ese año no se ha concedido ningún aval.

Por otra parte, para el año 2005, la Ley 2/2004, de 27 de diciembre, (B.O.E. del 28), de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005, también recoge en su artículo 49, Dos, c) una asignación para avales de inversiones en buques, con la redacción siguiente:

- c) *Dentro del total señalado en el apartado Uno, se aplicará el límite máximo de 39,07 millones de euros a garantizar operaciones de inversión destinadas a la adquisición de buques por empresas navieras domiciliadas en España, mediante su compra o arrendamiento con opción de compra.*

El importe avalado no podrá superar el 35 por ciento del precio total del buque financiado.

Dicho importe se entenderá referido al principal de las operaciones de crédito objeto de aval, extendiéndose el mismo a sus correspondientes cargas financieras.

Las condiciones de los préstamos asegurables bajo este sistema serán, como máximo, las establecidas en el Real Decreto 442/1994, de 11 de marzo, o disposiciones posteriores que lo modifiquen.

El procedimiento para la concesión de los avales será el determinado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

El procedimiento para la concesión de avales se encuentra recogido en la ORDEN PRE/2573/2003, de 17 de septiembre (B.O.E. del 18.09.2003).

2.9.3.- Situación actual de la Marina mercante española.

Tal como se recoge en apartados anteriores, la flota mercante bajo pabellón español ha aumentado, en el año 2004, por décimo año consecutivo, en un 10% del arqueo bruto, mientras que la flota controlada por navieros españoles, que incluye buques de bandera extranjera, también ha aumentado, en el 14%.

Por otra parte, continúa la tendencia a utilizar cada vez unidades de mayor porte. Hace solo siete años, el arqueo medio de los buques controlados superaba ligeramente 10.000 GT y el de buques un pabellón nacional, 6.500 GT, mientras que a finales de 2004, esas cifras alcanzaban 13.923 GT y 11.980 GT, respectivamente, lo que demuestra un crecimiento notable en los buques abanderados en España.

En relación con la edad de la flota, cabe resaltar el rejuvenecimiento registrado, ya mencionado, y que el análisis por tamaños, muestra que la edad media de la flota controlada de menos de 3000 GT es de 21,9 años, mientras que la de los buques de entre 3.000 y 10.000 es de 16,4 y la de buques de más de 10.000 GT de solo 13,0. Como consecuencia, la necesidad de renovación se concentra en los buques de menor tamaño, confirmándose la necesidad de la continuidad del esfuerzo inversor que vienen realizando las navieras españolas para rejuvenecer sus flotas tal como demuestra el hecho de que durante el año 2004, se incorporaron a la flota de pabellón nacional 18 buques de nueva construcción (15 bajo pabellón español y 3 extranjero) continuando el sostenido esfuerzo inversor que están realizando las navieras españolas y que en los dos últimos años se estima que ha superado los 1.230 millones de euros, en nuevas construcciones.

2.10.- La Política marítima de la Unión Europea.

2.10.1.- Aspectos generales.

Las Conferencias y Consorcios marítimos.

La existencia de agrupaciones y acuerdos entre transportistas armadores, que se dedican a prestar servicios internacionales regulares para el transporte de mercancías y que se conocen con los nombres del epígrafe, obligó al Consejo y a la Comisión a dictar normas que hiciesen compatible la actuación de esas entidades con las reglas sobre libre competencia establecidas en el Tratado de la CEE.

Respecto a las Conferencias marítimas, que se distinguen de los Consorcios porque operan conforme a fletes uniformes o comunes, la primera disposición, todavía en vigor, fue el *REGLAMENTO (CEE) n° 4056/86 del CONSEJO, de 22 de diciembre de 1986, por el que se determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 del Tratado a los transportes marítimos*, en el que se prevé una exención por categoría para las conferencias, sometida a ciertas condiciones y obligaciones.

Por su parte los Consorcios, entre cuyas funciones se exceptúa la fijación de precios, dispusieron de un primer *REGLAMENTO (CE) n° 870/95 de la COMISIÓN, de 20 de abril de 1995, sobre la aplicación del*

EL TRÁFICO MARÍTIMO

GERENCIA DEL SECTOR NAVAL

apartado 3 del artículo 85 del Tratado a determinadas categorías de acuerdos, decisiones y prácticas concertadas entre compañías de transporte marítimo de línea regular (consorcios), en virtud del Reglamento (CEE) n° 479/92 del Consejo. Este Reglamento entró en vigor el 22 de abril de 1995 con un período de vigencia de cinco años y fue prorrogado por otros cinco años, hasta el 25 de abril de 2005 por el REGLAMENTO (CE) n° 823/2000 de la COMISIÓN, de 19 de abril de 2000, y hasta el 25 de abril de 2010, por el REGLAMENTO (CE) n° 611/2005 de la COMISIÓN, de 20 de abril de 2005.

En todos ellos se mantiene, con pequeñas modificaciones, la concesión de una exención por categoría a los consorcios marítimos.

Libro Blanco sobre las Conferencias de transporte marítimo.

Directamente relacionado con el apartado anterior, la Comisión Europea ha adoptado un Libro Blanco en el que sugiere introducir una mayor competencia en el sector marítimo en beneficio de la economía general en Europa y de las empresas exportadoras en especial. El documento considera la posibilidad de derogar la generosa exención de la aplicación de las reglas de competencia de la que ha disfrutado el sector durante casi 20 años gracias a la cual podía fijar el precio del transporte de mercancías entre la Unión Europea y Extremo Oriente y los Estados Unidos respectivamente, así como entre la UE y otras regiones.

Los navieras se han organizado tradicionalmente en conferencias marítimas mediante las cuales acordaban unas tarifas de flete comunes o uniformes para prestar servicios de transporte marítimo programados regulares a los fletadores y a los operadores de flete.

Históricamente, se ha concedido a las conferencias de transporte marítimo una cierta forma de exención o inmunidad respecto a las reglas de competencia en muchas jurisdicciones. Como se menciona anteriormente en la Unión Europea, el Consejo de Ministros aprobó en 1986 unas normas por las que, bajo ciertas condiciones estrictas, se eximían de la aplicación de los artículos 85 y 86 la fijación de precios, la regulación de la capacidad y otros acuerdos o consultas entre conferencias marítimas. El Reglamento 4056/86 por el que se concede una exención por categorías a las conferencias marítimas se justificaba basándose en la presunción de que la determinación de tarifas y otras actividades de las conferencias marítimas daban lugar a unas tarifas de flete estables, que a su vez garantizaban a los fletadores unos servicios fiables de transporte marítimo programados.

Sin embargo, esta inmunidad ha sido revisada desde entonces en varias partes del mundo, entre ellas en la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos.

Este Libro Blanco es el segundo paso de la revisión de la UE y debería desembocar en unas propuestas legislativas concretas en 2005. El Libro analiza si se debe mantener, modificar o derogar el vigente Reglamento y, concretamente, si es necesario sustituir la vigente exención por categorías por otros instrumentos tales como, por ejemplo, un conjunto de directrices (además de las formas de cooperación ya existentes tales como los consorcios y alianzas).

(http://europa.eu.int/comm/competition/index_es.html)

Política marítima futura de la Unión Europea

La Comisión Europea ha anunciado su decisión de poner en marcha un proceso de consultas sobre la futura política marítima de la Unión. En una comunicación presentada conjuntamente por el Presidente José Manuel Durao Barroso y el Comisario Joe Borg, la Comisión explica los motivos de esta iniciativa. Según dicha comunicación, la contribución del mar a nuestro sustento y bienestar es considerable, al igual que su potencial de crecimiento económico. Se trata de asegurar el mayor aprovechamiento de este potencial de manera sostenible. Un planteamiento integrado ayudaría a evitar conflictos y a potenciar las sinergias entre las diversas actividades navales para impulsar sus oportunidades económicas y salvaguardar el medio ambiente. También estimularía a la participación de las principales partes interesadas y permitiría a todos los interesados a considerar el mar en su conjunto y comprender las repercusiones en él de cada serie de actividades. Un grupo de trabajo, formado por los comisarios responsables de las políticas relacionadas con el mar y presidido por el Comisario Borg, elaborará un documento de consulta sobre la futura política marítima de la Unión. La publicación de este documento, prevista en la primera mitad del año que viene, abrirá una amplia serie de consultas sobre las posibles opciones de política marítima de la Unión. La Comisión estudiará qué forma debe adoptar la nueva política antes de formular propuestas en este sentido.

Otros asuntos y disposiciones.

Decisión del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la celebración, en nombre de la Comunidad Europea, del Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situación de emergencia, combatir la contaminación del mar Mediterráneo, del Convenio de Barcelona para la protección del mar Mediterráneo contra la contaminación.

Consejo de Ministros del Medio ambiente. 20.12.2004. El Consejo adoptó una serie de conclusiones sobre Protección y conservación del medio ambiente marino.

Directiva 2005/23/CE de la Comisión, de 8 de marzo de 2005, por la que se modifica la Directiva 2001/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas.

Decisión de la Comisión, de 4 de marzo de 2005, por la que se aplica la Directiva 95/64/CE sobre la relación estadística del transporte marítimo de mercancías y pasajeros y se modifican sus anexos.

2.10.2.- Las ayudas a las empresas navieras.

A principios del 2004 se publicó la Comunicación C (2004) 43 de la Comisión-Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (DOCE del 17.01.2004), que sustituye a las del mismo título del año 1997, y en las que después de un análisis de los resultados obtenidos con las directrices anteriores, se fijan unos objetivos generales y se enumeran los siguientes campos de concesión de ayudas:

- Medidas fiscales y sociales para mejorar la competitividad.
- Relevo de las tripulaciones
- Ayudas a la inversión.
- Ayudas regionales.
- Formación.
- Ayudas a la reestructuración.

- Obligaciones de servicio público y contratos.
- Ayuda al transporte marítimo de corta distancia.

Para el conjunto de los cuatro primeros se establece un límite máximo global de ayuda que no debe superar el importe total de los impuestos y contribuciones sociales ingresados por las actividades de transporte marítimo y los marinos.

Estas directrices serán revisadas, a más tardar, tras un periodo de aplicación de siete años y de las ayudas publicadas en el DOUE, se deduce que se concentran en el impuesto sobre el tonelaje (11 países) y en la reducción de costes laborales y sociales.

2.10.3.- El Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD-SSS).

Evolución reciente

En el año 2004 la Comisión Europea ha continuado tratando de eliminar los cuellos de botella y obstáculos para el desarrollo del TMCD.

Por su parte, el Consejo Informal de Transporte, reunido en Amsterdam el 10 de julio de 2004, trató este asunto llegando a unas Conclusiones de la Presidencia que con el título *El Transporte Marítimo de Corta Distancia en la Unión Europea ampliada AVANTE, A TODO MÁQUINA* refleja una opinión optimista sobre lo realizado y anima a continuar trabajando para alcanzar los objetivos propuestos.

La convocatoria del Programa Marco Polo para ese año, deparó la concesión de tres proyectos relacionados con España, para servicios ro-ro entre puertos españoles, europeos y norte-africanos. Por otra parte en el Consejo de Ministros de Transportes, del 21 de abril de 2005, se adoptó una orientación general parcial sobre la propuesta de Reglamento por el que se establece el segundo programa “Marco Polo” (2007 – 2013) para la concesión de ayuda financiera comunitaria a fin de mejorar el comportamiento ambiental del sistema de transporte de mercancías. El nuevo programa propuesto constituye una versión ampliada del actual y podrán optar a la financiación las siguientes acciones:

- a) Acciones de efecto catalizador.
- b) Autopistas del mar.
- c) Acciones de transferencia entre modos de transporte.
- d) Acciones de evitación de tráfico.
- e) Acciones de aprendizaje en común.

Las Autopistas del Mar.

Es de resaltar el desarrollo que ha tenido y está teniendo el concepto de Autopistas del Mar, tanto en el ámbito europeo como en el nacional.

Así, además de incluirlo como una nueva acción dentro de la propuesta para el nuevo Reglamento “Marco Polo”, la Comisión ha publicado los documentos siguientes:

- Autopistas del Mar. Realización al amparo del Artículo 12a TEN-T. Documento de consulta. 10 de julio de 2004.

- Autopistas del Mar. Artículo 12a de las Directrices TEN-T. Vademécum redactado de acuerdo con la petición de propuestas, TEN-T 2005. 28 de febrero de 2005.

Con el primero, los servicios de la Comisión buscan opiniones de las partes interesadas en la realización de proyectos de autopistas del mar, en base al artículo 12a. Con el segundo se recogen las exigencias para solicitar fondos para los proyectos de autopistas del mar al amparo de la petición de propuestas de 2005, así como la información necesaria a presentar, que permita valorar los proyectos.

En lo que respecta a España el Ministerio de Fomento ha estado manteniendo reuniones bilaterales con los correspondientes Ministerios en Francia e Italia para establecer criterios de trabajo sobre las Autopistas del Mar del Atlántico y del Mediterráneo.

En este sentido cabe destacar que Puertos del Estado estableció la postura española respecto de las Autopistas del Mar que fue presentada en Algeciras en enero de 2004, basada en la no selección previa de puertos y en la selección de puertos y servicios por el mercado y a través del cumplimiento tendencial de criterios objetivos de calidad.

Estos criterios de calidad, en cuya concreción España ha tomado un liderazgo en la U.E., fueron presentados en Barcelona en noviembre de 2004 y han sido sometidos a consulta pública por Puertos del Estado.

Cabe destacar también la publicación, en diciembre de 2004, por parte del Ministerio de Fomento, del PEIT, Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, en el que se da al transporte marítimo un enfoque eminentemente intermodal, priorizando su integración en las cadenas logísticas intermodales, las infraestructuras de conexión de los puertos con las redes de alta capacidad de carretera y ferrocarril (se apunta un presupuesto de 1.220 mill. euros) y apoyo al desarrollo de servicios de transporte marítimo de corta distancia y Autopistas del Mar.

En él se incluye una propuesta de un ”programa para la promoción del transporte marítimo de corta distancia, coordinado entre Puertos del Estado y la Dirección General de la Marina Mercante, que recoja el diseño e implantación de medidas concretas para resolver los obstáculos actualmente existentes en esta materia, y que desarrolle las autopistas del mar”.

Entre las medidas concretas se cita el “Establecimiento de programa específico de apoyo al desarrollo de cadenas intermodales que permita financiar las fases iniciales de puesta en marcha de los nuevos servicios, complementario del programa europeo Marco Polo”.

Red Europea de TMCD.

Esta Red (European Shortsea Network. ESN) se creó para fomentar y coordinar las actuaciones de las navieras y otras Asociaciones y Entes de los países de la UE, interesados en el desarrollo del TMCD. Esta constituida por los centros de Promoción del TMCD (Shortsea Promotion Center. SPC) de cada país, actualmente dieciséis, cuya función comprende la realización de estudios e informes, la convocatoria de seminarios y conferencias, mantener contacto con los centros universitarios marítimos y, ya dentro del campo comercial, colaborar en el desarrollo de nuevos servicios, identificando tráficos terrestres que puedan sustituirse por líneas de TMCD, ofreciendo soluciones innovadoras que lo conviertan en una opción más atractiva. (www.shortsea.info/).

En España, actúa como centro de promoción la Asociación Española de Promoción del TMCD, de la que forman parte 26 entidades relacionadas con el tráfico marítimo. Durante el último año la mayor parte de sus actuaciones han estado encaminadas

- a colaborar a la presencia de empresas españolas en los servicios de SSS que se prestan desde España,
- a buscar la colaboración de otros Centros de promoción europeos en la búsqueda de socios para realizar tracción en destino,
- así como a la fijación de una posición española clara en relación con las Autopistas del Mar y unos criterios de calidad objetivos para la admisión de los diferentes elementos de las mismas.

2.11.- La Política marítima de la OCDE.

2.11.1.- El Comité de Transportes Marítimos

El Comité de Transportes Marítimos (CTM) de la OCDE, constituye un foro internacional para la consideración de temas relacionados con el transporte marítimo, tanto desde perspectivas económicas como políticas. Sus principales objetivos son:

- Mejorar la convergencia de las políticas marítimas entre países Miembros y no-Miembros.
- Promover una mayor liberalización.
- Reforzar la competitividad de las flotas de los países Miembros y
- Proporcionar apoyo político a la promoción de la seguridad marítima y de la protección del medio ambiente marino.

En los últimos meses no se ha reunido este Comité ni se ha publicado ningún informe. Como única actividad se tiene constancia de la reunión de un Grupo de Trabajo, en noviembre de 2004, en el que han participado también países no miembros, y cuya finalidad fue identificar temas de transporte marítimo que requieran ser considerados por los gobiernos y la industria para asegurar un ambiente seguro y eficaz para su funcionamiento. Los dirigentes de ambos ámbitos tuvieron la oportunidad de valorar la efectividad de pasadas acciones y considerar qué se podría hacer actualmente.

Los grandes temas tratados fueron:

- Tendencias actuales en el tráfico marítimo mundial:
 - ◊ Desarrollos económicos.
 - ◊ Desarrollos políticos.
- Retos futuros en la seguridad marítima. ¿Qué éxito tienen las respuestas a la seguridad marítima, quién soporta el coste y cuales son los próximos pasos?.
- Buques subestándar ¿Qué otras cosas se pueden hacer?.

2.11.2.- La Conferencia Europea de Ministros de Transportes

Esta Conferencia es un Foro Internacional que se reúne periódicamente para tratar temas de su competencia y ámbito. En el año 2003 se celebró el 50 aniversario de su creación y en la reunión número 88, celebrada en mayo de 2004, se presentó, por primera vez, una propuesta relacionada con el tráfico marítimo, dentro del informe *Orientación futura del ECMT y la integración del Transporte Marítimo*, planteándose como tema clave la posible integración de las actividades de transporte marítimo de la OCDE con las actividades de transporte interior realizadas por el ECMT, acordándose continuar las discusiones, en base a las conclusiones que se recogen en el informe, para la posible presentación de una propuesta en la reunión del Consejo de Ministros del año 2005.