

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2012

ÍNDICE / INDEX

- 1.- **SALUDO DEL PRESIDENTE**
CHAIRMAN'S SALUTATION
- 2.- **ÓRGANOS DE GOBIERNO. JUNTA DIRECTIVA**
MEMBERS OF THE BOARD
- 3.- **RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS**
LIST OF ASSOCIATED COMPANIES
- 4.- **RELACIÓN DE FELLOWS, MEMBERS, OLD FELLOWS Y OLD MEMBERS DE LA ASOCIACIÓN**
LIST OF FELLOWS, MEMBERS, OLD FELLOWS AND OLD MEMBERS
- 5.- **DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS**
ASSOCIATED COMPANIES' ADDRESSES
- 6.- **ALTAS Y BAJAS DURANTE 2012**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2012
- 7.- **DINÁMICA DEL SECTOR**
THE SECTOR DYNAMICS
 - 7.1.- **ESCENARIO INTERNACIONAL**
INTERNATIONAL SCENE
 - 7.2.- **EVOLUCIÓN DEL MERCADO DE FLETES**
FREIGHT MARKET DEVELOPMENT
 - 7.3.- **EVOLUCIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL**
WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT
 - 7.4.- **ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL**
EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE
 - 7.5.- **LA MARINA MERCANTE VASCA**
THE BASQUE MERCHANT FLEET
- 8.- **DINÁMICA ASOCIATIVA**
THE ASSOCIATION DYNAMICS
 - 8.1.- **ASUNTOS ASOCIATIVOS**
ASSOCIATIVE MATTERS
 - 8.2.- **ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2012**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2012
- 9.- **RELACIÓN DE BUQUES POR EMPRESAS**
LIST OF SHIPS BY COMPANIES
- 10.- **FUENTES DE INFORMACIÓN**
SOURCES OF INFORMATION

SALUDO DEL PRESIDENTE

Estimados asociados:

Un año más, me gustaría comenzar estas líneas de la Memoria anual y de la Asamblea General de nuestra Asociación saludando a todos los asociados presentes en esta Junta, así como a nuestros Old Fellows, a la comunidad marítima y, por supuesto, a las autoridades que hoy nos acompañan.

No puedo dejar de recordar en estos momentos a D. José María López Tejero que falleció el pasado mes de Junio, así como a nuestro querido amigo y compañero de muchos años en la Junta Directiva, D. José María Ansotegui, que nos dejó en Septiembre de 2012, y a quien siempre echaremos en falta en estos actos de confraternización.

En lo referente a lo acontecido durante el año 2012, y que está recogido en la Memoria que os presentamos, quisiera adelantar unas breves notas sobre la evolución del sector marítimo en general y la de nuestra Asociación, en particular.

El año 2012 terminó apenas un poco mejor de lo que comenzó. La gran preocupación sigue siendo la recuperación global de la crisis financiera de 2007-2008 que, después del repunte económico de 2010-2011, se volvió a manifestar con la debacle de la deuda soberana y el temor a una nueva recesión mundial.

Uno de los factores que marcaron el devenir de la economía mundial en 2012 fue la crisis del Euro. La actividad económica real en la zona euro se redujo en 2012, debido principalmente a la debilidad de la inversión y del consumo privado, atribuible a la escasa confianza económica, al aumento de la incertidumbre y al proceso de ajuste de los balances en curso en los sectores financiero y no financiero, factores a los que hay que sumar elevadas tasas de desempleo. La inflación interanual se mantuvo en niveles elevados en 2012, pese a lo desfavorable del entorno macroeconómico, si bien descendió en el transcurso del año. En promedio, la inflación se situó en el 2,5% en 2012, frente al 2,7% de 2011. Como resultado, el PIB registró un descenso del 0,5% en el conjunto del año, tras dos años de crecimiento moderado.

La crisis de la eurozona tuvo un impacto global que alcanzó a la nueva estrella del firmamento internacional, China. Tras años de crecimiento económico de alrededor del 9%, la repentina caída de un 7,9% a un 7,5% en 2012 generó alarma mundial. El tropiezo se debió en gran medida al impacto que la crisis de la Unión Europea -principal socio comercial de China- tuvo sobre sus exportaciones.

La desaceleración china tuvo un efecto dominó. América Latina acusó el golpe. Así, por ejemplo, en la primera mitad de 2012, las exportaciones de Brasil a China se redujeron a la mitad.

Por otra parte, la economía de los Estados Unidos se debilitó notablemente durante 2012, y las perspectivas de crecimiento para 2013 y 2014 siguen siendo sombrías.

El crecimiento económico de Japón en 2012 fue superior al del año anterior, debido principalmente a los trabajos de reconstrucción de los desastres ocasionados por el terremoto de 2011. No obstante, se espera que la economía japonesa se ralentice por la supresión progresiva de los incentivos al consumo privado y el incremento de impuestos al consumo.

Los males de los países desarrollados se están extendiendo a los países en vías de desarrollo y a las economías en transición debido a una demanda más débil para sus exportaciones y una mayor volatilidad en los flujos de capital y en los precios de las materias primas.

El euro en su paridad con el dólar americano se situó en Febrero de 2012 en un máximo anual del 1,34%, manteniéndose hasta finalizar el año en el 1,31%.

El transporte marítimo mundial sigue en crisis. Las fuertes caídas de la demanda en 2008-2009 y el crecimiento récord de la capacidad de tonelaje en 2011-2012 abren una gran brecha entre demanda y oferta.

El año 2012 trajo muchos cambios a la flota mercante mundial. La cartera de pedidos representa el 16% de la flota en la actualidad (el 24% en 2011), ya que los nuevos pedidos han disminuido a cifras de hace una década. Se calcula que durante 2012 los nuevos pedidos de buques ascendieron a unos 42 millones tpm, volumen que ha ido cayendo desde 2007. Con 350 millones tpm a principios de 2012, la cartera de pedidos mundial era casi un 60% menor que en 2009. No obstante, la flota mercante mundial en 2012 siguió

aumentando su tonelaje en un 6,7% frente al 8,6% de 2011, habiendo crecido la capacidad de flota por encima del seis por ciento por octavo año consecutivo.

Tras los 162 millones de tpm que entraron en la flota mundial en 2011, 2.300 nuevos buques con un tonelaje de 150 millones de tpm se han entregado en 2012. De nuevo los bulk carriers contribuyeron con cerca de los dos tercios del tonelaje entregado (64%), mientras que los buques tanque lo hicieron con un 22%.

A principios de 2013, la flota mercante mundial total la componían 48.742 buques con 1.539 millones de tpm y 18,6 millones de teu. El mayor incremento anual lo tuvo el sector de carga seca a granel con un 11,1% (tras el 15% del año anterior). La flota de contenedores totalmente celulares creció un 6,2% (teu), y el sector de buques tanque se incrementó en un 3,5%.

En 2012, los astilleros chinos, coreanos y japoneses acumulaban cerca del 94% de las entregas mundiales. Los astilleros chinos (42,2%) entregaron más de 1.000 buques por tercer año consecutivo -el mayor número de entregas de un país en un año- seguidos por Corea (32%) y Japón (19,5%).

El desguace de buques ha experimentado una recuperación desde el comienzo de la crisis económica. Tras los 29 millones tpm en 2010 y los 47 millones en 2011, el volumen de tonelaje desguazado alcanzó un nuevo récord con cerca de 59 millones tpm en 2012, sobrepasando los volúmenes de 2011 en un 23%. Los bulk carriers representaban el 60% del tonelaje total desguazado. Asimismo, 182 portacontenedores con 330.000 teu fueron enviados a desguace durante el año, convirtiéndose 2012 en el segundo mejor año para el desguace desde 2009 (362.000 teu).

Como consecuencia de la gran cantidad de tonelaje nuevo en la flota mercante mundial y del creciente número de buques desguazados, la edad media de la flota mercante mundial en 2012 ha sido, con 17,3 años, mucho menor que la del año 2011 (18,7 años).

Durante 2012, se registraron 15 millones de nuevos pedidos de buques tanque, un 40% más que en 2011, mientras 32 millones de tpm eran entregados, siendo la cartera de pedidos de 51 millones de tpm, un 10% de la flota existente. A pesar de la notable expansión de la flota de buques tanque desde el año 2009, a una media anual del 4,6%, a 1 de Enero de 2013 su participación en la flota mercante mundial había caído al 36,1% del 40,2% en 2009.

El gran número de bulk carriers entregados recientemente ha hecho de este sector el mayor de la flota mercante mundial en sólo unos años, representando el 43,3% del total (35,9% en 2009). El número de unidades entregadas (96 millones tpm) en 2012 disminuyó un 40% con respecto a 2011, mientras que la flota granelera total creció un 11,1% durante el mencionado año. La cartera de pedidos era de 105 millones de tpm, un 14% de la flota existente. Los astilleros chinos fueron una vez más los más activos en este sector, con el 59% de todos los nuevos pedidos. Casi el resto de los contratos, 38%, eran con astilleros japoneses.

La demanda de portacontenedores en 2012 bajó a menos de un tercio del nivel de 2011 (en línea con el apagado mercado de fletes) con 0,47 millones teu. Durante el año, se entregaron 1,25 millones teu, situándose la cartera de pedidos en 3,4 millones teu, que representaba el 20% de la flota existente, mientras 330.000 teu salían del mercado. A pesar de la siempre creciente flota de portacontenedores, su participación en tpm “sólo” fue del 13,4% a principios de 2013.

El de LNG fue el sector donde los fletes alcanzaron un nivel histórico en 2012, y por tanto la demanda de nuevo tonelaje permaneció fuerte. Durante el año se registraron 33 nuevos pedidos y, al haberse entregado tan sólo 2 buques, la cartera de pedidos creció notablemente, cerrando el año con 92 buques, el 27% de la flota existente. Los astilleros coreanos recibieron el 76% de todos los pedidos de LNG.

El Baltic Dry Index se situó a finales de 2012 en los 856 puntos, lo que representa un descenso del 54,2% sobre el año anterior.

En cuanto al precio del petróleo Brent, finalizó el año 2012 en 111,11 dólares el barril, con un máximo anual de 128,08 en Marzo y su valor mínimo en Junio (88,69 \$/barril).

El transporte mundial de todas las principales mercancías a granel aumentó en 2012 tanto en toneladas, 9.499 toneladas frente a las 8.839 de 2011, como en toneladas milla, 3,59 billones de toneladas milla frente a los 3,42 billones de 2011.

En 2012, el 26% de todo el comercio marítimo mundial se atribuía a mineral de hierro, carbón y cereales, mientras la carga contenerizada representaba un 15,6%. Durante el pasado año, el incremento del comercio, principalmente de carbón (9,2%), de la carga general (9%) y del mineral de hierro (5,9%), fueron un reflejo de la recuperación de la economía. Asimismo, los transportes de crudo y de derivados del petróleo crecieron un

1,3% y un 2,1%, respectivamente. Durante el mismo período, el transporte de LNG por mar se incrementó en un 5,2%. No obstante, el crecimiento del comercio no pudo equipararse con la oferta de capacidad de transporte en ningún sector marítimo, especialmente en el transporte de carga seca.

Por lo que a España se refiere, durante 2012 tan solo 2 buques nuevos se incorporaron a la flota, mientras disminuía en 14 unidades. A 1 de Enero de 2013, las navieras españolas controlaban 215 buques, con casi 4 millones de gt, de los que 161 buques, con 2,4 millones gt enarbolaban bandera española.

En la misma fecha, la flota registrada en nuestra Asociación estaba compuesta por 65 buques mercantes y remolcadores, con 396.128 gt y 663.013 tpm, pertenecientes a 12 empresas.

En comparación con la flota mundial, con una edad media de 17,3 años, la flota mercante asociada, que acoge a la totalidad de la flota mercante vasca, a 31 de Diciembre de 2012 seguía siendo joven con 8,5 años, al tiempo que la edad media de la flota controlada por las navieras españolas era de 14,3 años.

En lo referente a la piratería en la Costa de Somalia y en el Golfo de Adén, en el año 2012 se consiguió un importante descenso (69%) en el número de ataques, que pasaron de 193 a 62. Igualmente, el coste para la economía mundial de la piratería marítima se redujo en un 12,6%.

En el marco de la legislación internacional, a 1 de Enero de 2013 entraron en vigor nuevas regulaciones dirigidas a la eficiencia energética en el transporte marítimo internacional. Entre ellas, el EEDI (Energy Efficiency Design Index) para buques nuevos, y el SEEMP (Ship Energy Efficiency Management Plan) para todos los buques. Asimismo, el 20 de Agosto de 2013 entrará en vigor el Convenio OIT sobre Trabajo Marítimo (MLC 2006).

En Septiembre pasado, el Parlamento Europeo adoptó una Directiva que introduce en la legislación europea los límites a las emisiones de azufre adoptados por la OMI, en referencia al Anexo VI del Convenio MARPOL.

Por lo que a la legislación española se refiere, el 1 de Enero de 2012 entraron en vigor las Enmiendas de Manila de 2010 al Anexo del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

En cuanto a las acciones realizadas por nuestra Asociación, en 2012 se suscribieron dos nuevos Convenios con la Dirección de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Vasco, gracias a lo cual 99 alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil (56 de Puente y 43 de Máquinas) pudieron realizar sus prácticas obligatorias en nuestros buques asociados, lo que hace ya un total de 1.547 los alumnos que se han beneficiado de este Programa desde su inicio en el año 1993, y que intentaremos mantener tras la firma de la renovación del Convenio existente con la UPV, para adecuarlo a las directrices de Bolonia.

No quisiera finalizar estas breves palabras sin expresar el agradecimiento a nuestro Secretario General, Sr. Martínez de Landaluce, por su esfuerzo y dedicación a nuestra centenaria Asociación, así como al personal de la misma que hace posible su funcionamiento. Del mismo modo, nuestra gratitud a la Administración, por el grado de entendimiento que permite una comunicación fluida de nuestras pretensiones y sugerencias.

Muchas gracias a los presentes por su confianza.

*ALEJANDRO AZNAR SAINZ
PRESIDENTE*

**ÓRGANOS DE GOBIERNO
DE LA
ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS**

JUNTA DIRECTIVA

- Presidente: **D. Alejandro Aznar Sainz**, *por Ibaizabal Management Services, S.L.*
- Vocal: **D. Francisco Garaygordobil Amorrortu**, *por Ibaizabal Management Services, S.L.*
- Vocal: **D. Máximo Gutiérrez Hurtado**, *por Naviera Murueta, S.A.*
- Vocal: **D. Jon Santiago Irigoyen**, *por Atlántico Shipping, S.L.*
- Vocal: **D. León Mengod Guillén**, *por Mureloil, S.A.*
- Vocal: **D. Alberto Bilbao Aristimuño**, *por Naviera Gardar, S.A.*
- Vocal: **D. Luis Gabiola Mendieta**, *por Autoridad Portuaria de Bilbao.*
- Vocal: **D. Santiago Bilbao Chopitea**, *por Albafrigo, S.A.*
- Vocal: **D. Rodolfo Burgos Marín**, *por Globalgas, S.A.*
- Vocal: **D. Aitor Ibarluzea González**, *por Gasnaval, S.A.*
- Vocal: **D. José Antonio Martínez O. de Landaluce**, *por Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.*
- Vocal: **D. Juan Carlos Acha Arrieta**, *por Bulk Trading, S.L.*
- Vocal: **D. Ricardo Rubio Vilar**, *por Rodia Cantabricae, S.L.*

RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS

- **ALBAFRIGO, S.A.**
- **ATLÁNTICO SHIPPING, S.L.**
- **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**
- **BULK TRADING, S.L.**
- **GASNAVAL, S.A.**
- **GLOBALGAS, S.A.**
- **IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.**
- **MURELOIL, S.A.**
- **NAVIERA GALDAR, S.A.**
- **NAVIERA MURUETA, S.A.**
- **RODIA CANTABRICA, S.L.**
- **SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.**

RELACIÓN DE FELLOWS, MEMBERS, OLD FELLOWS Y OLD MEMBERS DE LA ASOCIACIÓN

- D. JUAN CARLOS ACHA
- D. JESÚS ALONSO
- D. JOSÉ M^a ANSOTEGUI
- D. IGNACIO ARANGUREN (†)
- D. IGNACIO ARRANCUDIAGA (†)
- D. RAIMUNDO ARTAZA (†)
- D. JUAN RAMÓN AYO
- D. DANIEL AZKARATE
- D. FERNANDO AZKONA
- D. ALEJANDRO AZNAR
- D. FERNANDO AZQUETA
- D. TOMÁS BARONA
- D. ALBERTO BILBAO
- D. SANTIAGO BILBAO
- D. RODOLFO BURGOS
- D. JESÚS CISNEROS (†)
- D. JORGE CHURRUCA
- D. ALEJANDRO DE LA SOTA
- D. JAVIER FERRER
- D. DOMINGO GARAY (†)
- D. FRANCISCO GARAYGORDOBIL
- D. JAVIER GARCÍA DE LA RASILLA
- D. ALFONSO GARCÍA MIÑAUR (†)
- D. JUAN M^a GÓMEZ DE MARIACA
- D. RAFAEL GONZALO AZPEITIA
- D. MÁXIMO GUTIÉRREZ

(continuación)

- D. JOAQUÍN IBARRA
- D. JOSÉ M^a JÁUREGUI
- D. JULIO JOSÉ JUANES
- D. FERNANDO LEONARD (*Old Fellow Honoris Causa*)
- D. JOSÉ M^a LÓPEZ TEJERO
- D. JOSÉ LUIS MALDONADO
- D. JUAN MARÍN
- D. JOSÉ ANTONIO MARTÍNEZ DE LANDALUCE
- D. LUIS MARTÍNEZ GIL
- D. LEÓN MENGOD
- D. IÑAKI OLAIZOLA
- D. RAFAEL OTERO
- D. JOSÉ ANTONIO RAMA
- D. PEDRO RENGEL
- D. FERNANDO REVUELTA (†)
- D. JOSÉ LUIS ROBLES (†)
- D. JOSÉ MANUEL RUBÍN
- D. RICARDO RUBIO
- D. MANUEL RUÍZ DE VELASCO
- D. JAVIER SAN JOSÉ
- D. JON SANTIAGO
- D. JAVIER TELLERÍA (†)
- D. IGNACIO TORO
- D. TXEMA TORRE
- D. IGNACIO URIBE
- D. JOSÉ M^a URRETAVIZCAYA
- D. ENRIQUE YTURRIAGA
- D. RAMÓN ZUBIAGA
- D. ANDER ZUBIZARRETA

DIRECCIONES DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS

ALBAFRIGO, S.A.

Dirección: Lersundi, 9-3º

48009 **BILBAO**

Teléfono : 94-423 23 52 - *Fax:* 94-423 42 01

e-mail: bilbao@albacora.es

ATLANTICO SHIPPING, S.L.

Dirección: San Vicente, 8

Edificio Albia, I-9ª Planta

48001 **BILBAO**

Teléfono : 94-600 40 60 - *Fax:* 94-424 70 71

e-mail: chartering@atlantico-shipping.com

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

Dirección: Campo Volantín, 37

48007 **BILBAO**

Teléfono : 94-487 12 00 - *Fax:* 94-487 12 07

e-mail: comercial@bilbaoport.es

Web: <http://www.bilbaoport.es>

BULK TRADING, S.L.

Dirección: Plaza Zubiko, 1-1º Dpto. 5

48930 **LAS ARENAS-GETXO (BIZKAIA)**

Teléfono : 94-480 00 77 - *Fax:* 94-463 36 50

e-mail: clientes@bulktrading.es

GASNAVAL, S.A.

Dirección: Parque Empresarial Ibarraerri

Ituriondo, 18, Edificio A-1

48940 **LEIOA - BIZKAIA**

Teléfono : 94-479 56 00 - *Fax:* 94-416 73 16

e-mail: gasnaval@gasnaval.com

GLOBALGAS, S.A.

Dirección: Ulises, 102 Bajo

28043 **MADRID**

Teléfono : 91-388 48 58 - *Fax:* 91-300 18 54

e-mail: globalgas@globalgas.es

IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.

Dirección: Muelle Tomás Olabarri, 4-5º

48930 **LAS ARENAS-GETXO - BIZKAIA**

Teléfono : 94-464 51 33 - *Fax:* 94-464 55 65

e-mail: ibaizabal@ibaizabal.org

MURELOIL, S.A.

Dirección: Virgen del Carmen, 51 – Entreplanta D

11202 **ALGECIRAS - CADIZ**

Teléfono : 956-58 76 93 - *Fax:* 956- 58 72 88

e-mail: mureloil@murueloil.com

NAVIERA GALDAR, S.A.

Dirección: Reina Zubi, 6 -1º

48370 **BERMEO-BIZKAIA**

Teléfono : 94-688 18 04 - *Fax:* 94-688 54 23

e-mail: galdar@euskalnet.net

NAVIERA MURUETA, S.A.

Dirección: San Vicente, 8

Edificio Albia, I-9ª Planta

48001 **BILBAO**

Teléfono : 94- 600 40 60 - *Fax:* 94-424 70 71

e-mail: navieramurueta@navieramurueta.com

Web: [http:// www. navieramurueta.com](http://www.navieramurueta.com)

RODIA CANTABRICA E, S.L.

Dirección: Antonio Maura, 4 entresuelo

28014 **MADRID**

Teléfono : 91- 701 49 21 - *Fax:* 91-701 49 28

e-mail: operations@bergeshipbrokers.com

SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.

Dirección: Canon's Court

22 Victoria Street

Hamilton HN EX – Bermuda

A 31 de diciembre de 2012, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 12 empresas, propietarias y/o gestoras de 65 buques, mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 395.850 GT y 662.951 TPM.

Las variaciones producidas durante el año 2012 han sido las siguientes:

ALTAS DURANTE 2012

BUQUES

- “HENRIETTA KOSAN” – Buque LPG – 7.465 GT – 8.587 TPM (Gasnaval, S.A.)
- “VICTORIA KOSAN” – Buque LPG – 7.465 GT – 8.556 TPM (Gasnaval, S.A.)
- “LEONORA KOSAN” – Buque LPG – 7.465 GT – 8.546 TPM (Gasnaval, S.A.)
- “MONTE ESPERANZA” – Buque Tanque – 81.187 GT – 159.236 TPM
(Ondimar Transportes Marítimos, Lda. / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “MONTESTENA” – Buque Tanque – 81.187 GT – 159.236 TPM
(Ondimar Transportes Marítimos, Lda. / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “IBAIZABAL DIEZ” – Remolcador – 708 GT – 413 TPM
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal, S.A. / Ibaizabal Management Services, S.L.)

TOTAL ALTAS 2012: 6 BUQUES - 185.477 GT - 344.574 TPM

BAJAS DURANTE 2012

BUQUES

- “GITTA KOSAN” – Buque LPG – 4.086 GT – 4.829 TPM (Gasnaval, S.A.)
- “GRETA KOSAN” – Buque LPG – 4.086 GT – 4.811 TPM (Gasnaval, S.A.)
- “TESSA KOSAN” – Buque LPG – 5.103 GT – 6.049 TPM (Gasnaval, S.A.)
- “MONTE UMBE” – Buque Tanque – 57.949 GT – 107.222 TPM
(Ondimar Transportes Marítimos, Lda. / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “MONTE GRANADA” – Buque Tanque – 79.200 GT – 150.581 TPM
(Ondimar Transportes Marítimos, Lda. / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “IBAIZABAL UNO” – Remolcador – 430 GT – 351 TPM
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal, S.A. / Ibaizabal Management Services, S.L.)
- “PLATERAS” – Gángil – 619 GT – 619 TPM

(Cia. de Remolcadores Ibaizabal, S.A. / Ibaizabal Management Services, S.L.)

- “TIMOTEA” – Gángil – 619 GT – 534 TPM

(Cia. de Remolcadores Ibaizabal, S.A. / Ibaizabal Management Services, S.L.)

- “TARRACO” – Remolcador – 204 GT

(Sertosa Norte, S.L. / Ibaizabal Management Services, S.L.)

TOTAL BAJAS 2012: - 9 BUQUES - 152.296 GT - 274.996 TPM

*Al final de esta memoria se recoge la relación de armadores y buques actualizada en el año 2013 con las siguientes variaciones: alta del remolcador “**Ibaizabal Once**” perteneciente a Cia. de Remolcadores Ibaizabal, S.A., y baja del remolcador “**Ibaizabal Dos**”, de la misma Compañía, del Grupo Ibaizabal.*

*La flota actual asociada a partir del **1 de enero de 2013** queda compuesta por **12** empresas, ó grupos de empresas, **65 buques**, de los cuales 31 son buques mercantes y 34 remolcadores y embarcaciones de tráfico interior, con un total de **396.128 GT** y **663.013 TPM**.*

DINAMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS

ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

The year 2012 concluded slightly better than it began. The great concern still underlies the 2007-2008 global financing crisis recovery that, after the economic upturn of 2010-2011, became evident once again with the sovereign debt downfall and the fear of a new world economic recession.

In this context there have been five key events that marked the world economy during 2012 and will continue being decisive in 2013: 1) The euro crisis. 2) the crisis of banks. 3) The slowing down of the Chinese economy. 4) The elections in the US, France, Japan and the change in the Central Committee of the Chinese Folk Party, and 5) The United States fiscal cliff.

In order to keep the euro zone intact, a new intervention of around one billion euros was needed from the European Central Bank (ECB).

The point of inflexion of the crisis took place in July, when the Chairman of the ECB, Mr. Mario Dragui, assured that he would do "everything necessary" to save the euro, something decisive for investors and companies, making quite clear that there was the politic willpower needed to avoid the euro zone disintegration. The

El año 2012 terminó apenas un poco mejor de lo que comenzó. La gran preocupación sigue siendo la recuperación global de la crisis financiera de 2007-2008 que, después del repunte económico de 2010-2011, se volvió a manifestar con la debacle de la deuda soberana y el temor a una nueva recesión mundial.

En este contexto, han sido cinco los acontecimientos que marcaron la economía mundial en 2012 y que seguirán siendo decisivos en el año 2013: 1) La crisis del euro. 2) Las crisis de los bancos. 3) La desaceleración de la economía china. 4) Las elecciones en EEUU, Francia, Japón y el cambio en el Comité Central del Partido Popular en China, y 5) El abismo fiscal estadounidense.

Para mantener a la eurozona intacta se necesitó una intervención de alrededor de un billón de euros de parte del Banco Central Europeo (BCE).

El punto de inflexión de la crisis se produjo en julio, cuando el presidente del BCE, Mario Draghi, aseguró que haría "todo lo necesario" para salvar al euro, lo que fue decisivo para inversores y empresas, al dejar claro que existía la voluntad política necesaria para evitar la desintegración de la eurozona. El fantasma

disintegration spectre, according to experts, could put the whole world financing stability at risk.

In June, Spain obtained from the European Union a bailout up to 131,000 million dollars to reorganise its financing system; being followed by France, Belgium and Luxemburg that, as owners of Dexia Bank, they had to increase their entity guarantee in 13,000 million dollars. Today, the backing total amount is 72,000 million dollars.

These interventions decreased the risk of a systemic crisis. But there are still many problems to be resolved in terms of irrecoverable debts, bank restructurings and the sector bailing out.

The euro zone crisis had a global impact that reached the new star in the international firmament, China. After years of economic growth of around 9 per cent, the sudden fall from 7.9 per cent to 7.5 per cent in 2012 caused world alarm. This setback was due to a large extent to the impact that the European Union crisis –main China commercial partner- had on its exports.

The Chinese slowing down had a dominoes effect. In September, the World Bank stated that Asia would grow 7.2 per cent instead of 7.6 per cent. The difference could seem tiny in a framework

de una desintegración, según los expertos, pondría en peligro la estabilidad financiera del mundo entero.

En el mes de Junio, España obtuvo de la Unión Europea un rescate de hasta 131.000 millones de dólares para sanear su sistema financiero; al que siguieron Francia, Bélgica y Luxemburgo, que, dueños del banco Dexia, tuvieron que aumentar su garantía de la entidad en 13.000 millones de dólares. Hoy, la suma total del respaldo es de 72.000 millones de dólares.

Estas intervenciones disminuyeron el riesgo de crisis sistémica. Pero todavía hay muchos problemas por resolver en términos de deudas incobrables, reestructuraciones bancarias y rescate del sector.

La crisis de la eurozona tuvo un impacto global que alcanzó a la nueva estrella del firmamento internacional, China. Tras años de crecimiento económico de alrededor del 9%, la repentina caída de un 7,9% a un 7,5% en 2012 generó alarma mundial. El tropiezo se debió en gran medida al impacto que la crisis de la Unión Europea -principal socio comercial de China- tuvo sobre sus exportaciones.

La desaceleración china tuvo un efecto dominó. En septiembre, el Banco Mundial afirmó que Asia crecería un 7,2% y no un 7,6%. La diferencia puede parecer minúscula en un marco de alto

of high growth but these tenths have a strong economic and social impact.

Latin America took it hard. In the first half of 2012, exports from Brazil to China were half-reduced, and the price of copper, main product in Chile and the third in Peru, reduced to its lowest level, due to the economic cooling of the Oriental giant.

But the year 2012 closed with better prospects. The Chinese industrial output is recovering, and the World Bank has modified upward its forecast for China in 2013.

The elections in France, United States and Japan, as well as the changes in China are political events with a strong economic implication.

In November, the elections in the United States defined only half the mystery about the course of the world first economy. These were elections that shared time and space with the so called fiscal cliff, an automatic increment of taxes and a outage of public expenditure that could have come into effect in the first days of 2013 if a political agreement to change the rule had not been achieved.

When just before Christmas it was sure that the so-call reconciliation Christmas spirit has not arrived in the Congress, and, especially, in the Republican Party,

crecimiento, pero son décimas que tienen un fuerte impacto económico y social.

América Latina acusó el golpe. En la primera mitad de 2012, las exportaciones de Brasil a China se redujeron a la mitad, y el precio del cobre, principal producto de Chile y tercero de Perú, cayó a su nivel más bajo, debido al enfriamiento económico del gigante oriental.

Pero el año 2012 terminó con mejores perspectivas. La producción fabril china está repuntando, y el mismo Banco Mundial ha modificado al alza sus predicciones para China en 2013.

Las elecciones en Francia, Estados Unidos y Japón, así como el cambio de guardia en China, son eventos políticos con una fuerte proyección económica.

Las elecciones de noviembre en EEUU definieron sólo la mitad de la incógnita sobre el rumbo de la primera economía mundial. Elecciones que compartieron tiempo y espacio con el llamado abismo fiscal, un incremento automático de impuestos y un corte del gasto público que podría entrar en vigencia a principios de 2013 si antes no se lograba un acuerdo político para cambiar la ley.

Cuando en vísperas de las fiestas quedó claro que el presunto espíritu navideño de la reconciliación no había llegado al Congreso y, en especial, al Partido Repu-

that clearly disaffirmed an offer of its own leader in the negotiations, the whole world feared the worst.

A recession in the United States could have had a strong impact over China, would have increased the recessive tendency of Japan and euro zone and could have strongly beat Latin America.

Weaknesses in the major developed economies are at the root of continued global economic woes. Most of them, but particularly those in Europe, are dragged into a downward spiral as high unemployment, continued deleveraging by firms and households, continued banking fragility, heightened sovereign risks, fiscal tightening, and slower growth.

Several European economies are already in recession. In Germany, output has also slowed significantly, while France's economy is stagnating.

The outlook for the euro area shows that GDP is expected to grow by only 0.3% in 2013 and 1.4% in 2014, a feeble recovery from a decline of 0.5% in 2012.

The United States economy weakened notably during 2012, and growth prospects for 2013 and 2014 remain sluggish. In the baseline outlook, gross domestic product (GDP) growth in the United States is forecast to decelerate to

blicano, que desautorizó abiertamente una oferta de su propio líder en las negociaciones, el mundo entero temió lo peor.

Una recesión en Estados Unidos podría haber tenido un fuerte impacto sobre China, intensificaría las tendencias recesivas de Japón y la eurozona y golpearía duramente a América Latina.

Todos los continuos males que acechan a la economía mundial tienen su origen en sus propias debilidades. La mayoría de ellas, especialmente las de Europa, están inmersas en una espiral bajista, como el alto índice de desempleo, un ininterrumpido desapalancamiento de empresas y hogares, una constante fragilidad bancaria, un agudizado riesgo soberano, un rígido sistema fiscal y un lento crecimiento.

Varias economías europeas están ya en recesión. En Alemania, la producción se ha frenado significativamente, mientras que la economía francesa se ha estancado.

La previsión para la zona euro muestra que el PIB crecerá sólo un 0,3% en 2013 y 1,4% en 2014, una recuperación floja desde el declive del 0,5% en el año 2012.

La economía de Estados Unidos se debilitó notablemente durante 2012, y las perspectivas de crecimiento para 2013 y 2014 siguen siendo sombrías. Se prevé que el crecimiento del Producto Interior Bruto (PIB) de los EEUU se desacelere al 1,7%

1.7 per cent in 2013 from an already anaemic pace of 2.1 per cent in 2012.

Economic growth in Japan in 2012 was up from a year ago, mainly driven by reconstruction works and recovery from the earthquake-related disasters of 2011. The Government also took measures to stimulate private consumption. In the outlook, Japan's economy is expected to slow given the phasing out of private consumption incentives combined with other consumption increasing tax measures. GDP is forecast to grow at 0.6 per cent in 2013 and 0.8 per cent in 2014, down from 1.5 per cent in 2012.

The economic woes of the developed countries are spilling over to developing countries and economies in transition through weaker demand for their exports and heightened volatility in capital flows and commodity prices. Several of the major developing economies that have seen fast growth in recent decades are starting to face structural bottlenecks.

*On average, economies in **Africa** are forecast to see a slight moderation in output growth in 2013 to 4.8 per cent, down from 5.0 per cent in 2012. However, Africa remains plagued by numerous challenges, including armed conflicts in various parts of the region.*

*The economies in developing **Asia** have*

en 2013 desde el ya anémico 2,1% del año 2012.

El crecimiento económico de Japón en 2012 fue superior al del año anterior, debido principalmente a los trabajos de reconstrucción de los desastres ocasionados por el terremoto de 2011. El Gobierno también tomó medidas para incentivar el consumo privado. Se espera que la economía japonesa se ralentice por la supresión progresiva de los incentivos al consumo privado y por otras medidas de incremento de impuestos al consumo. El PIB se prevé que crezca al 0,6% en 2013 y al 0,8% en 2014, por debajo del 1.5% de 2012.

Los males de los países desarrollados se están extendiendo a los países en vías de desarrollo y a las economías en transición debido a una demanda más débil para sus exportaciones y una mayor volatilidad en los flujos de capital y en los precios de las materias primas. Algunas de estas economías, con un crecimiento rápido en décadas recientes, se están enfrentando ahora a cuellos de botella estructurales.

Como promedio, se prevé que las economías de **África** tendrán un ligero y moderado crecimiento de su producción en 2013 del 4,8%, frente al 5,0% en 2012. No obstante, África sigue estando asolada por numerosos desafíos, incluidos los conflictos armados en varias zonas de la región.

Las economías en desarrollo de **Asia** se

weakened considerably during 2012 as the region's growth engines, China and India, both shifted into lower gear. Both China and India face a number of structural challenges hampering growth.

*In the outlook, growth for **East Asia** is forecast to pick up mildly to 6.2 per cent in 2013, from 5.8 per cent estimated for 2012. GDP growth in South Asia is expected to average 5.0 per cent in 2013, up from 4.4 per cent of 2012, but still well below potential.*

*Contrasting trends are found in the **Middle East**. Most oil-exporting countries experienced robust growth supported by record-high oil revenues and government spending. By contrast, economic activity weakened in oil-importing countries. Meanwhile, social unrest and political instability, notably in the Syrian Arab Republic, continue to elevate the risk assessment for the entire region. On average, GDP growth in the region is expected to decelerate to 3.3 per cent in 2012 and 2013, from 6.7 per cent in 2011.*

*GDP growth in **Latin America and the Caribbean** decelerated notably during 2012, led by weaker export demand. In the outlook, the projection is for a return to moderate economic growth rates, led by stronger economic performance in Brazil. For the region as whole, GDP*

han debilitado considerablemente durante 2012, al haber disminuido su velocidad China e India, motores del crecimiento de la región. Ambos países se enfrentan a numerosos retos estructurales que obstaculizan su crecimiento.

El crecimiento del **Este de Asia** se prevé se elevará ligeramente al 6,2% en 2013, desde el 5,8% estimado de 2012. El crecimiento del PIB en el Sur de Asia se espera sea un 5% de promedio en 2013, por encima del 4,4% de 2012, pero aún bastante por debajo de sus posibilidades.

En el **Oriente medio** se pueden ver tendencias opuestas. La mayoría de los países exportadores de petróleo tuvieron un robusto crecimiento sustentado en ingresos récords provenientes del petróleo y gastos gubernamentales. Por el contrario, la actividad económica se debilitó en los países importadores de petróleo. A la vez, los disturbios sociales y la inestabilidad política, en particular en Siria, siguen elevando el riesgo en toda la región. Como promedio, el crecimiento del PIB en la región se espera que descienda al 3,3% en 2012 y 2013, frente al 6,7% de 2011.

El crecimiento del PIB en **Latinoamérica y el Caribe** se redujo notablemente durante 2012, debido a una demanda de exportaciones más débil. Se prevé un regreso a índices moderados de crecimiento económico gracias al comportamiento más firme de la economía de Brasil. Para toda la

growth is forecast to average 3.9 per cent in the baseline for 2013, compared to 3.1 per cent in 2012.

The exchange rate of the euro against the US dollar stood in February 2012 at a top of 1.34 per cent, ending the year at 1.31 per cent. On the other hand, it is assumed that during the forecasting period of 2013-2014, the euro will fluctuate about \$1.28 per dollar.

As far as Brent Oil prices are concerned the annual top price was of 128.08\$/b in March and the lowest in June with 88.69\$/b, ending the year at 111.11\$/b.

región el crecimiento del PIB se espera se sitúe en un 3,9% de promedio para 2013, en comparación con el 3,1% en 2012.

El euro en su paridad con el dólar americano se situó en Febrero de 2012 en un máximo anual del 1,34%, manteniéndose hasta finalizar el año en el 1,31%. Por otra parte, se prevé que durante el período 2013-2014, el euro fluctuará alrededor de los 1,28 dólares.

En cuanto a los precios del Brent, su máximo anual fue de 128,08 dólares el barril en Marzo, y el mínimo en Junio con 88,69\$, finalizando el año a 111,11 dólares/barril.

EVOLUCION DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET EVOLUTION

From a total of 9.5 billion of seaborne trade in 2012, about 32.0 per cent are attributable to liquid bulks. Remarkable is the growing share of liquefied gas. Shipping of LNG grew by 7.3 per cent on average during the past ten years, whereas crude oil transport showed an average growth of only 0.5 per cent during same period. As the growing supply of dry bulk tonnage suggests, the share of major dry bulk volumes continues to increase.

In 2012, 26.0 per cent of the total seaborne trade were attributable to iron ore, coal and grain. Whilst container transport generally showed higher growth during the past decades than most other commodities and stands for the increasing globalisation, it also registered a particularly strong dip during the economic crisis. Containerised cargo had a share of 15.6 per cent in total seaborne trade in 2012.

During the course of 2012, especially the increase of coal trade (+9.2 per cent), general cargo (+9.0 per cent) and iron ore (+5.9 per cent) mirrored the economic recovery.

Crude oil and products shipments increased by 1.3 per cent and 2.1 per cent, respectively. During the same period, LNG-transport by sea increased

De un total de 9.500 millones de toneladas transportadas por mar en 2012, un 32% se atribuía a graneles líquidos, siendo sorprendente el creciente porcentaje del gas licuado. El transporte de LNG creció un 7,3% de media en los pasados diez años, mientras que el transporte de crudo tuvo un crecimiento de tan sólo el 0,5% en el mismo período. Como sugiere la creciente oferta de tonelaje de graneles secos, el porcentaje correspondiente a los mayores bulk carriers continúa aumentando.

En 2012, el 26% de todo el comercio por mar se atribuía a mineral de hierro, carbón y cereales. Del mismo modo que el transporte en contenedores mostró un mayor crecimiento en las pasadas décadas que la mayoría de las materias primas y se identifica con la creciente globalización, registró asimismo una caída considerable durante la crisis económica. La carga contenerizada representó un 15,6% del comercio marítimo mundial.

Durante 2012 el incremento del comercio, principalmente de carbón (9,2%), de la carga general (9%) y del mineral de hierro (5,9%), fueron un reflejo de la recuperación de la economía.

Los transportes de crudo y de derivados del petróleo crecieron un 1,3% y un 2,1%, respectivamente. Durante el mismo período, el transporte de LNG por mar se incremen-

by 5.2 per cent.

Trade growth could not keep up with the supply of transportation capacity in any shipping sector, especially in transporting dry bulks. Rates for bulk carriers were around 40 times higher five years ago. The fleet doubled since then and will grow another 6% in 2013 according to the estimated delivery schedule of ordered vessels. Improving business conditions in China, the US and some EU countries are a glimpse of hope for increasing the utilisation.

The fundamental underlying the development of the different fleet segments in 2012/13 are summarised below:

By now, the tanker market has similar problems with overcapacity as the bulk and container markets –fleet growth exceeds demand. While tonnage growth of the total tanker fleet during 2012 was 4.3%, demand of capacity to ship liquid bulks only climbed 3.5%, mainly affected by a relative stable demand growth in India and China as well as the ongoing substitution of nuclear power with oil in Japan.

On the other hand, it has to be noticed a decreasing demand of the United States caused by the shale oil boom,

tó en un 5,2%.

El crecimiento del comercio no pudo equipararse con la oferta de capacidad de transporte en ningún sector marítimo, especialmente en el transporte de carga seca. Los fletes de bulk carriers eran unas 40 veces mayores hace cinco años, mientras la flota se duplicaba desde entonces y seguirá creciendo otro 6% en 2013, según el calendario estimado de entregas de la cartera de pedidos. La mejoría de las condiciones empresariales en China, EEUU y algunos países de la UE muestran un atisbo de esperanza de que aumente su utilización.

Las líneas básicas de desarrollo de los diferentes sectores de la flota en 2012-2013 se resumen a continuación:

Actualmente, el mercado de buques tanque tiene problemas de exceso de capacidad similares a los de los mercados de graneles y contenedores (un crecimiento de la flota mayor que la demanda). Mientras que el tonelaje de la flota total de buques tanque crecía en un 4,3%, la demanda de transporte de graneles líquidos lo hacía en un 3,5%, debido a un crecimiento relativamente estable de la demanda en India y China, así como a la sustitución paulatina de la energía nuclear por el petróleo en Japón.

Por otra parte, se aprecia una decreciente demanda en los EEUU causada por el boom del aceite de lutitas bituminosas, y

and ongoing economic imponderable in some leading European countries.

All in all, it can be stated that the bigger the tanker, the harder the pressure on the charter rates. Since the mid of 2011 both VLCC and Suezmax spot rates recorded by Fearnleys calmed on a level of less than 20,000 US\$/day. Comparing the yearly averages of 2012 with 2011 and 2008, VLCC spot rates lost 14.6 and 73.5 per cent, respectively.

In the long run, development in the products market will gain relative importance as pipeline transports of crude oil increase and refineries are built closer to the production wells.

It is obvious that the bulk sector still has difficulties to absorb the armada of new ships ordered in the pre-crisis era. This sets the rate development under high pressure. As a consequence of relatively good economic developments in the Far East, rates were on the way up at the end of 2012 but that was only a flash in the pan. At the beginning of 2013. The Baltic Dry Index, for example, hovers around 750 points, nearly 25 per cent under the year-end figures of 2012, and by far under the historic peak of 11,793 points of May 2008.

Although demand for iron ore and coal is still robust and despite the scrapping of many older ships, bulk carrier owners

por los continuos imponderables económicos en algunos de los principales países europeos.

En resumen, se puede decir que cuanto mayor es el buque tanque mayor la presión en los fletes. Desde mediados de 2011 las tarifas spot de VLCC y Suezmax, según Fearnleys, registraron un nivel de menos de 20.000 \$/día. Comparando las medias anuales de 2012 con 2011 y 2008, las tarifas spot para VLCC se redujeron en un 14,6% y un 73,5%, respectivamente.

A la larga, la evolución del mercado de productos ganará relativa importancia ya que aumenta el transporte de crudo por gasoducto y las refinerías se construyen más cerca de los pozos de producción.

Es obvio que el sector granelero todavía tiene dificultad para absorber la “armada” de nuevas unidades encargadas en la era precrisis. Esto coloca la evolución de los fletes bajo presión. A consecuencia de la relativa buena evolución económica en el Lejano Oriente, los fletes subieron a finales de 2012, pero eso fue un visto, no visto. A comienzos de 2013 el Baltic Dry Index, por ejemplo, rondaba los 750 puntos, casi un 25% menos que las cifras de finales del año 2012, y mucho menos aún del pico histórico de los 11.793 puntos de Mayo de 2008.

A pesar de que la demanda de mineral de hierro y carbón es todavía robusta y a pesar del desguace de muchos barcos viejos, los

face hard times in the short to middle term if they rely on earnings from single voyage hires.

Until mid-2011, the charter rates for container vessels have benefited from the market recovery. In the second half the rates fallen back to the level of mid-2009. The large number of additions to the fleet in the upper size segment, through the “cascade effect”, created pressure on rates in all size segments.

At the end of 2012, the downward trend in charter rates of recent months seems to come to a halt. With 357.5 points at the end of January 2013, the weighted HARPEX showed a decrease of 9.6 per cent compared to January 2012 and 0.8 per cent compared to January 2011.

Before the losses on the charter market can be evened, a stabilization of the freight market is required. If demand growth continues as currently projected, it looks as if the balance will remain more or less unchanged. At the same time, there are considerable risks for the demand side.

As the development of the charter rates and the growing number of scrapping suggests, newbuilding prices are still on the ground as yards have to fill their order books in times of observant markets. Bulk carrier newbuilding prices, especially for larger vessels, were around

armadores de bulk carriers se enfrentan a tiempos duros a corto y medio plazo si dependen de los ingresos de fletes por viaje.

Hasta mediados de 2011, los fletamentos de portacontenedores se han beneficiado de la recuperación del mercado. En el 2º semestre cayeron a niveles de mediados del 2009. El gran número de nuevas incorporaciones a la flota en el sector de mayor tamaño, por el efecto cascada, creó presión en los fletes de todos los tamaños.

A finales de 2012, la tendencia bajista de los fletes de los meses anteriores parece ser que se detuvo. Con 357,5 puntos a finales de Enero de 2013, el índice ponderado del HARPEX mostró un descenso de 9,6% comparado con Enero de 2012, y un 0,8% en comparación con Enero de 2011.

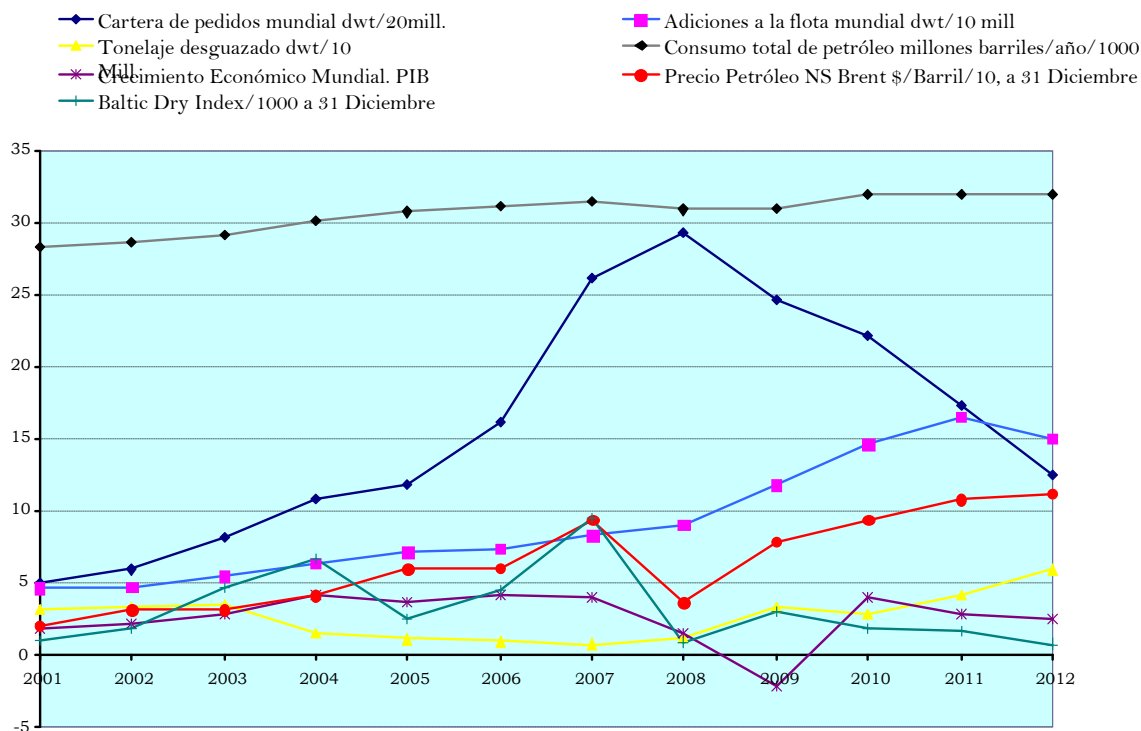
Antes de que las pérdidas en el mercado de fletamentos puedan equilibrarse, se requiere una estabilización del mercado de fletes. Si la demanda aumenta como está proyectada actualmente, puede que la balanza se mantenga más o menos igual. Al mismo tiempo, existen riesgos considerables en el lado de la demanda.

Como la evolución de los fletamentos y el creciente número de desguaces sugiere, los precios de las nuevas construcciones todavía están por los suelos ya que los astilleros tienen que llenar sus carteras de pedidos en tiempos de mercados a la expectativa. Los precios de los nuevos bulk

11.0-13.5 per cent lower than at the end of 2011, of course a reaction to the high amount of newbuildings. According to industry sources such as Fearnleys and Platou, the second hand values for tankers were relatively low in the products tanker sector and more or less stable regarding the crude tankers.

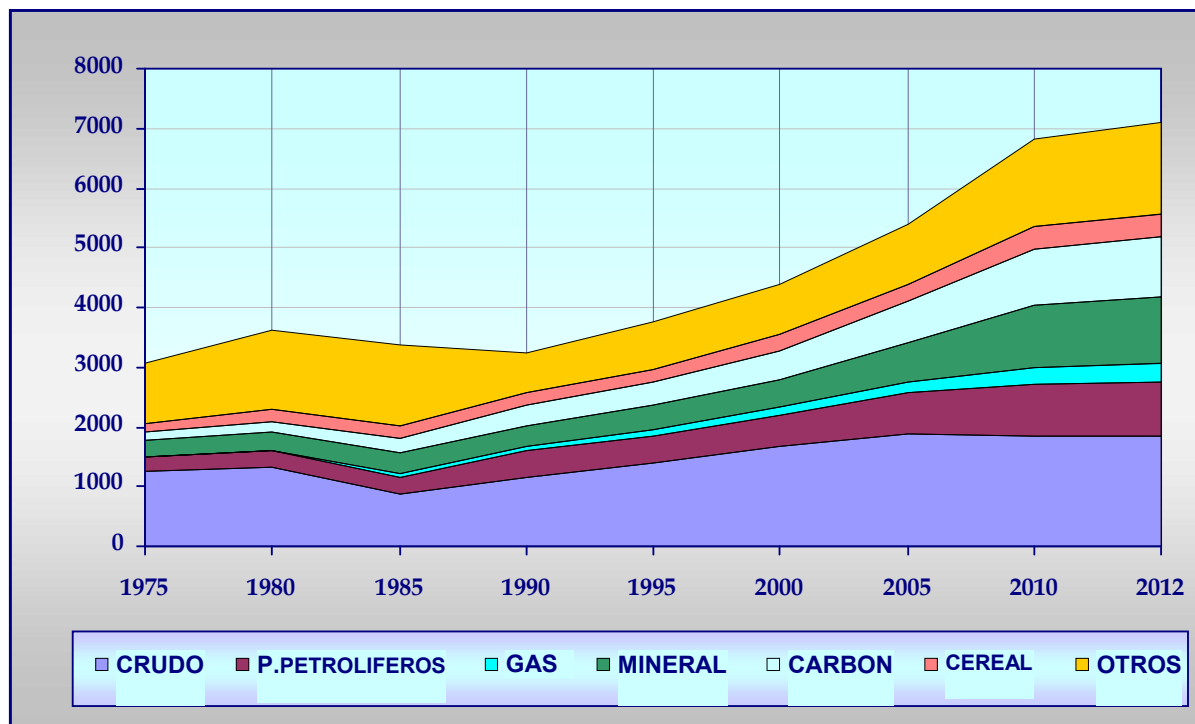
carriers fueron 11,0-13,5% más bajos que a finales de 2011, por supuesto una reacción a la gran cantidad de nuevas construcciones. Según fuentes de la industria tales como Fearnley y Platou, los precios de buques tanque de segunda mano fueron relativamente bajos en el sector de productos, y más o menos estables en el de crudo.

INDICADORES DE MERCADO



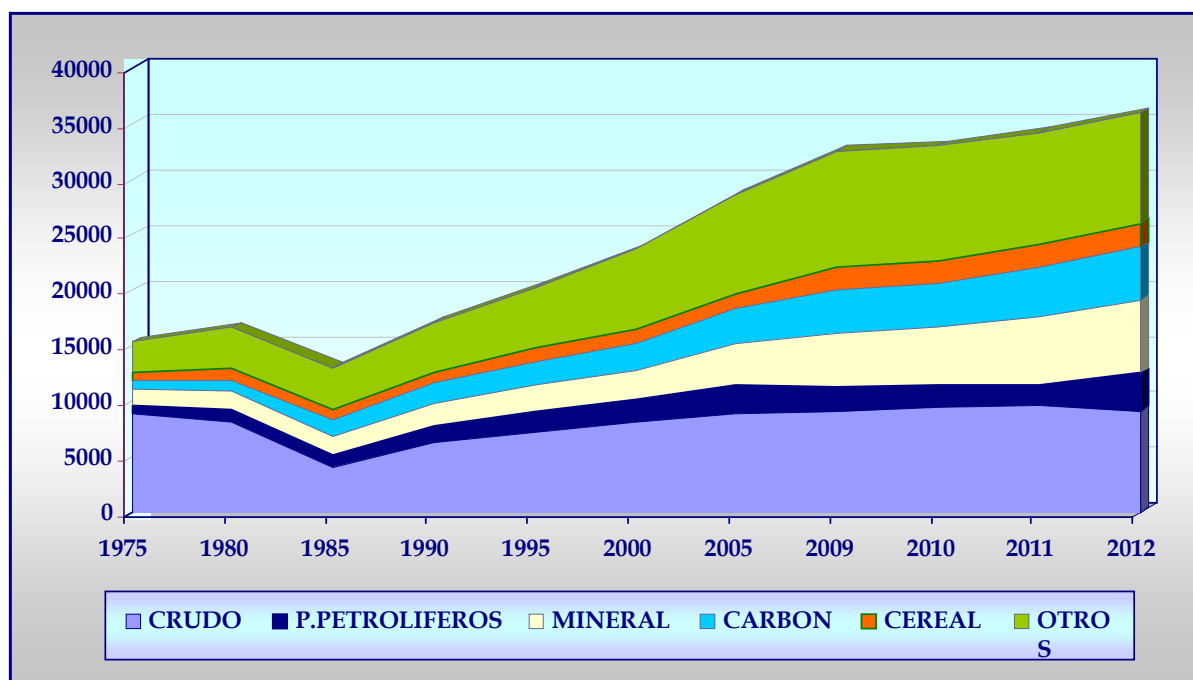
TRAFICO MARITIMO MUNDIAL

(1975-2012)



TONS-MILLA TRANSPORTADAS

(1975-2012)



EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

Global shipping is still in crisis. The sharp drops of demand in 2008/2009 and the record growth of capacity in 2011 and 2012 opened a huge gap between demand and supply which weighs on the earnings of the industry.

The year 2012 brought a lot of change to the world merchant fleet. The order book continued its sharp decline to now 16 per cent of the fleet, as new orders fell to a decade low. Ship breaking reached an all-time high with 59 million dwt, surpassing 2011 volumes by 23 per cent. Nevertheless, the world's merchant fleet continued its tonnage growth with another 6.7 per cent compared with 8.6 per cent one year earlier. Fleet capacity growth has been above six per cent for the eighth consecutive year now.

After 162 million dwt of new capacity added in 2011, 2,300 newbuildings with a combined tonnage of 150 million dwt have been reported delivered in 2012 so far. Thus, though 7.4 per cent lower than in the exceptional year 2011, deliveries were still at a very high level. Again, bulk carriers contributed nearly two thirds to the tonnage delivered (64.2 per cent), while the dwt-share of tankers was 22.1 per cent.

El transporte marítimo mundial sigue en crisis. Las fuertes caídas de la demanda en 2008-2009 y el crecimiento récord de la capacidad de tonelaje en 2011-2012 abren una gran brecha entre demanda y oferta afectando a los beneficios de la industria.

El año 2012 trajo muchos cambios a la flota mercante mundial. La cartera de pedidos sigue cayendo a un 16% de la flota en la actualidad, ya que los nuevos pedidos han caído a cifras de hace una década, mientras el desguace alcanzó un máximo histórico de 59 millones tpm, sobrepasando los volúmenes de 2011 en un 23%. No obstante, la flota mercante mundial sigue aumentando su tonelaje en un 6,7% frente al 8,6% de 2011. La capacidad de flota ha crecido por encima del seis por ciento por octavo año consecutivo.

Tras los 162 millones de tpm que entraron en la flota mundial en 2011, 2.300 nuevos buques con un tonelaje de 150 millones de tpm se han entregado en 2012. Por tanto, a pesar de un 7,4% menos que en el excepcional año 2011, las entregas en 2012 todavía estuvieron a un nivel muy alto. De nuevo, los bulk carriers contribuyeron con cerca de los dos tercios del tonelaje entregado (64,2%), mientras que los buques tanque lo hicieron en un 22,1%.

At the beginning of 2013, the total world merchant fleet comprised 48,742 ships with 1.54 billion dwt and 18.6 million TEU. The largest year-on-year increase was observed in the dry bulk sector with an increase of 11.1 per cent (after 15 per cent one year earlier). The fully cellular container fleet grew by 6.2 per cent (TEU) and the tanker sector increased by 3.5 per cent.

Since the economic and financial crisis, far fewer new orders have been placed than tonnage delivered by the shipyards. About 42 million dwt were reported as new orders during 2012 in contrast with 150 million dwt delivered. With a volume of 249 million dwt at the start of 2013, the world order book was 29 per cent smaller than in 2012.

At the beginning of 2013, the total order book still represents around 16 per cent of existing fleet capacity. In the bulk carrier and container ship segments we still see an oversized order book with 20 and 21 per cent, respectively. These shares stood at 12 per cent for tankers and 9 per cent for general cargo vessels.

In 2012, Chinese, Korean and Japanese shipyards accounted for close to 94% of world deliveries. Chinese shipbuilders (42.2 per cent) delivered over 1,000 vessels for the third year in a row –the

A principios de 2013, la flota mercante mundial total la componían 48.742 buques con 1.539 millones de tpm y 18,6 millones de teu. El mayor incremento anual lo tuvo el sector de carga seca a granel con un 11,1% (tras el 15% del año anterior). La flota de portacontenedores totalmente celulares creció un 6,2% (teu), y el sector de buques tanque se incrementó en un 3,5%.

Desde la crisis económica y financiera, se han realizado muchos menos pedidos en los astilleros que tonelaje se ha entregado. Se estima en unos 42 millones tpm los nuevos pedidos realizados durante 2012, frente a los 150 millones tpm entregados. Con un volumen de 249 millones tpm a principios de 2013, la cartera de pedidos mundial fue un 29% menor que en 2012.

A comienzos de 2013, la cartera de pedidos mundial aún representa alrededor del 16% de la flota existente. En los sectores de bulk carriers y portacontenedores se aprecia una cartera de pedidos enorme con una participación del 20% y 21%, respectivamente, siendo la de los buques tanque del 12% y del 9% la de los buques de carga general.

En 2012, los astilleros chinos, coreanos y japoneses acumulaban cerca del 94% de las entregas mundiales. Los astilleros chinos (42,2%) entregaron más de 1.000 buques por tercer año consecutivo – el mayor

highest number ever by one nation in a single year- followed by Korea (32.0 per cent) and Japan (19.5 per cent).

In 2012, contract cancellations continued but the volumes involved receded to about 10 million dwt compared to 21 million dwt in 2011. Nevertheless the whole industry is under pressure. Several shipyards have ceased to operate through a lack of orders. Many banks that have been traditionally involved in shipping have decided to hold back and to refrain from financing new acquisitions, and others have even decided to dispose of their maritime portfolios.

Since the beginning of the economic crisis, ship breaking experienced a revival. After 29 million dwt in 2010 and 47 million dwt in 2011, the volume of the reported broken-up tonnage reached a new record with nearly 59 million dwt in 2012.

Bulk carriers represented 60 per cent of the total broken-up tonnage in 2012. In all, 596 bulk carriers with a combined 35 million dwt were demolished in 2012. Furthermore 182 container ships with 330,000 TEU were sent to ship breakers in 2012, making it the second highest year ever for scrapping after 2009 (362,000 TEU).

Bangladesh accounted for 28.7 per cent of tonnage demolished in 2012, followed

número de entregas de un país en un año- seguidos por Corea (32%) y Japón (19,5%).

Las cancelaciones de contratos continuaron en 2012, pero el tonelaje afectado se redujo a unos 10 millones de tpm, frente a los 21 millones tpm de 2011. Sin embargo, toda la industria está bajo presión. Varios astilleros han dejado de trabajar por la falta de pedidos. Muchos bancos que se habían dedicado tradicionalmente al transporte marítimo han decidido poner freno y abstenerse de financiar nuevas adquisiciones; y otros incluso han decidido deshacerse de su cartera marítima.

Desde el comienzo de la crisis económica, el desguace de buques ha experimentado una recuperación. Tras los 29 millones tpm en 2010 y los 47 millones en 2011, el volumen de tonelaje desguazado alcanzó un nuevo récord con cerca de 59 millones tpm en 2012.

Los bulk carriers representaban el 60% del tonelaje total desguazado. En total, 596 bulk carriers con 35 millones tpm fueron desguazados en 2012. Asimismo, 182 portacontenedores con 330.000 teu fueron enviados a desguace durante el año, convirtiéndose 2012 en el segundo mejor año para el desguace desde 2009 (362.000 teu).

Bangladesh totalizó el 28,7% del tonelaje desguazado en 2012, seguido por India

by India (27.2 per cent), China (22.2 per cent) and Pakistan (15.7 per cent).

As a result of the vast amount of tonnage entered in the world merchant fleet in the past years and the increasing number of old vessels that have been broken-up, the average age of the world merchant fleet in 2012, with 17.3 years, is much younger than in 2011 (18.7 years).

The high number of bulk carriers delivered in the recent past made by it far the largest fleet segment in just a few years. Deliveries of new bulk carriers amounted to 96 million dwt in 2012. The bulk carrier fleet grew by 11.1 per cent from January 2012 to January 2013.

Despite a considerable expansion of the tanker fleet by 4.6 per year on average since 2009, the tanker's share of the world merchant fleet dropped to 36.1 per cent. About 33 million dwt of new tanker tonnage entered in operation in 2012.

About 1.25 million TEU of new container ship capacity entered the fleet in 2012, while 330,000 TEU were removed from the market. Thus, the container fleet increased by 6.2 per cent in 2012. Nevertheless, the ever-expanding fleet of container ships "only" had a dwt-share of 13.4 per cent at the beginning of 2013.

Some ship types are on the verge of extinction. The share of multi-deck

(27,2%), China (22,2%) y Pakistán (15,7%).

Como consecuencia de la gran cantidad de tonelaje nuevo en la flota mercante mundial y del creciente número de buques viejos desguzados, la edad media de la flota mercante mundial en 2012 ha sido, con 17,3 años, mucho menor que la del año 2011 (18,7 años).

El gran número de bulk carriers entregados recientemente ha hecho de este sector el mayor de la flota mercante mundial en sólo unos años. En 2012, las entregas de nuevas unidades ascendieron a 96 millones tpm, mientras que la flota granelera total creció un 11,1% durante el mencionado año.

A pesar de la notable expansión de la flota de buques tanque desde 2009, a una media anual del 4,6%, su participación en la flota mercante mundial cayó al 36,1%. Alrededor de 33 millones tpm de nuevo tonelaje entraron en actividad en 2012.

Alrededor de 1,25 millones teu nuevos entraron en 2012 en la flota mercante mundial, mientras 330.000 teu salían del mercado. Así, la flota de portacontenedores se incrementó en un 6,2% en 2012. A pesar de la siempre creciente flota de portacontenedores, su participación en tpm "sólo" fue del 13,4% a principios de 2013.

Algunos tipos de buques están al borde de la extinción. La participación en la flota

general cargo ships, pure chemical tankers and reefer ships, for example, is less than half of what it used to be five years ago.

In the last years, the average size of the vessels increased in almost all the segments, incrementing in that way the tonnage capacity of the world fleet, whereas the number of vessels grew moderately.

The average size of bulk carriers, container ships, cruise vessels and –to a lesser extent- tankers has been increasing steadily during the last few years. Two different development contributed to this increase. On the one hand, new, larger ship designs were introduced in some segments, most notably in the container fleet. On the other hand, there is an increasing concentration on the already existing larger ship design. This trend will continue in the years to come.

The average size of tankers on order is 73,000 dwt against 43,000 dwt in the active tanker fleet. A total of 78 VLCC tankers on order range in the size class above 200,000 dwt. About 29 per cent of all tankers on order are in size classes above 85,000 dwt against 16 per cent in the current fleet.

In the bulk carrier segment, the highest number of new orders has been for Handymax vessels. The current order

mundial de los buques de carga general multi-deck, los quimiqueros puros y los buques frigoríficos es menor de la mitad de la que era hace cinco años.

En los últimos años, el tamaño de medio de los buques ha crecido en casi todos los sectores, aumentando de ese modo la capacidad de tonelaje de la flota mundial, mientras que el número de buques crecía moderadamente.

El tamaño medio de los bulk carriers, portacontenedores, cruceros y –en menor medida- los buques tanque se ha incrementado durante los últimos años, a lo que han contribuido dos hechos diferenciados. Por un lado, se han introducido en algunos sectores nuevos diseños de buques más grandes, véase en la flota de portarcontenedores. Por otro lado, hay una creciente concentración en los diseños ya existentes de buques de mayor tamaño, tendencia que continuará en los próximos años.

El tamaño medio de los buques tanque en cartera es de 73.000 tpm frente a los 43.000 tpm de la flota en activo. Un total de 78 VLCC bajo pedido están en la categoría de más de 200.000 tpm. Alrededor del 29% de la cartera de pedidos de buques tanque son mayores de 85.000 tpm frente al 16% en la flota actual.

En el sector de bulk carriers, el mayor número de nuevos pedidos ha sido para buques Handymax. La actual cartera de pe-

book includes 668 units in the 30-60,000 dwt, 578 vessels in the Panamax segment (60-85,000 dwt); 313 Capesize vessels have capacities over 85,000 dwt. The average size of all bulk carriers on order is 81,000 dwt against 66,000 dwt in the active fleet. The ratio of the order book to the active fleet for Capesize vessels is about 17 per cent down from a staggering 55 per cent two years earlier.

The average size of container ships has more than doubled in 20 years. The average size increased from 1,250 TEU (1990) to 3,188 TEU at the beginning of 2013.

In the current order book, cellular container ships have an average of 7,193 TEU. At the start of 2013, 162 container ships in service had capacities of 10,000 TEU and above against 119 container ships on order in this size class. Operators are focusing on large ships to reap economies of scale.

Cruise vessels also tend to larger sizes. The average size for cruise vessels on order is 103,000 gt. There are now 51 ships in the world cruise fleet larger than 100,000 gt with an average capacity of over 3,700 berths.

At the beginning of 2013, the world merchant fleet reached almost 1.53 billion dwt. About 74 per cent of this tonnage is flagged out, e.g. not registered

idos incluye 668 unidades de 30-60.000 tpm, 578 buques del sector de Panamax (60-85.000 tpm), y 313 buques Capesizes tienen capacidad superior a los 85.000 tpm. El tamaño medio de todos los bulk carriers en cartera es de 81.000 tpm frente a los 66.000 de la flota operativa. El ratio entre la cartera de pedidos y la flota en activo para Capesizes es alrededor del 17%, frente al asombroso 55% de hace dos años.

El tamaño medio de los portacontenedores se ha más que duplicado en 20 años. Dicho tamaño medio aumentó de los 1.250 teu en 1990 a los 3.188 teu a comienzos del año 2013.

En la actual cartera de pedidos, los contenedores celulares tienen una media de 7.193 teu. A principios de 2013, 162 unidades en servicio tenían una capacidad de más de 10.000, frente a los 119 de esa categoría en cartera. Los operadores se están centrando en buques grandes para lograr economías de escala.

Los buques de crucero tienden también a tamaños más grandes. El tamaño medio de los cruceros en cartera es de 103.000 gt. En la flota de cruceros mundial hay ahora 51 unidades de más de 100.000 gt, con una capacidad media de 3.700 camarotes.

A comienzos de 2013, la flota mercante mundial alcanzó los 1.539 millones tpm. Aproximadamente el 74% de este tonelaje está abanderado fuera, esto es, no está re-

in the country of domicile of the owner. A large share of the foreign-flag tonnage is sailing under open registers.

It is highlighted the fact that traditional maritime countries have most of their ships flagging out of their national registers, such in the case of Japan or Greece (see graph)

Based on the dwt-ranking as of January 2013, there are ten mayor open registry flags, namely Panama, Liberia, Marshall Islands, The Bahamas, Malta, Cyprus, Antigua & Barbuda, Saint Vincent, the Cayman Islands and Vanuatu. Tonnage registered under the top ten open registry flags totalled 853 million dwt. Almost two thirds of this tonnage is registered in only two major open registries, namely Panama (340 million dwt) and Liberia (194 million dwt).

The country by country analysis underlines that the world shipping scene is controlled by a few shipping countries. At the beginning of 2013, about 72 per cent of the total deadweight tonnage of the world merchant fleet was controlled by only ten countries (excl. tonnage for ships of which the parent company is unknown).

Greece is still the leading shipping nation in terms of deadweight tonnage with a controlled tonnage of 260 million dwt followed by Japan with 229 million dwt

gistrado en el país de domicilio del armador. Un gran porcentaje de dicho tonelaje está navegando en registros abiertos.

Resulta llamativo ver como países tradicionalmente marítimos tienen la mayoría de sus efectivos fuera de sus registros nacionales, como es el caso de Japón o Grecia. (Ver gráfico)

En términos de tpm y a Enero de 2013, existen diez principales registros abiertos, concretamente Panamá, Liberia, Islas Marshall, Bahamas, Malta, Chipre, Antigua y Barbuda, Saint Vincent, Islas Caimán y Vanuatu. El tonelaje registrado en estos diez principales registros abiertos ascendía a 853 millones tpm. Cerca de dos tercios de este tonelaje está registrado en tan sólo dos registros abiertos, como son Panamá (340 millones tpm) y Liberia (194 millones tpm).

El estudio país por país destaca que el transporte marítimo mundial está controlado por unos pocos países marítimos. A comienzos de 2013, alrededor del 72% del tonelaje (en tpm) total de la flota mercante mundial estaba controlada por tan sólo diez países (excluido el tonelaje de aquellos buques de los que se desconoce la empresa matriz).

Grecia continua siendo el primer país marítimo en términos de peso muerto con un tonelaje controlado de 260 millones tpm, seguido por Japón, con 229 millones tpm y

and Germany with 131 million dwt. Greek ship owners increased their tonnage on average by 10.4 per cent per year in the period 2009-2013. Within the top shipping nations, the highest tonnage growth in this period was reached by Korea (20.3 per cent) and China (15.3 per cent).

New regulations aimed at improving the energy efficiency of international shipping entered into force on 1st January 2013.

A new chapter 4 “Regulations on energy efficiency for ships” was added to MARPOL Annex VI, to make mandatory the Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships, and the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) for all ships. Other amendments to Annex VI add new definitions and the requirements for survey and certification, including the format for the International Energy Efficiency Certificate.

At its 91st session (26-30 November 2012), IMO’s Maritime Safety Committee (MSC) agreed that rules to require passenger safety drill to take place prior to, or immediately upon, departure should be made mandatory, in the wake of the “Costa Concordia” incident. They could enter into force at the end of 2014.

Alemania con 131 millones tpm. Los armadores griegos han incrementado su tonelaje un 10,4% de media anual en el período 2009-2013. Dentro de los diez principales países, el mayor incremento de tonelaje en dicho período lo tuvo Corea (20,3%), seguido por China con un 15,3%.

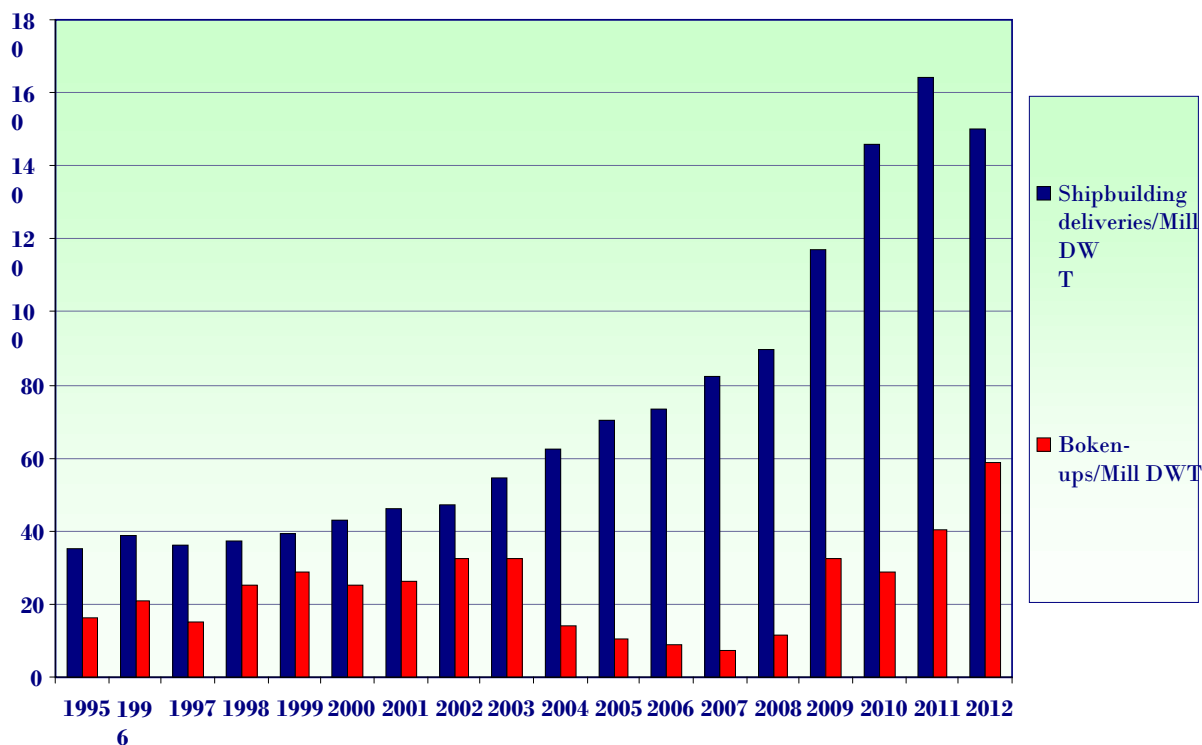
A 1 de Enero de 2013 entraron en vigor nuevas regulaciones dirigidas a la eficiencia energética en el transporte marítimo internacional.

Un nuevo capítulo 4. “Normativa sobre eficiencia energética en los buques” se añadió al Anexo VI del MARPOL, que hace obligatorio el Índice del Diseño de Eficiencia Energética para buques nuevos, y el Plan de Gestión de Eficiencia Energética del Buque para todo tipo de buques. Otras enmiendas al Anexo VI añaden nuevas definiciones y requisitos para la inspección y certificación, incluyendo el formato del Certificado Internacional de Eficiencia Energética.

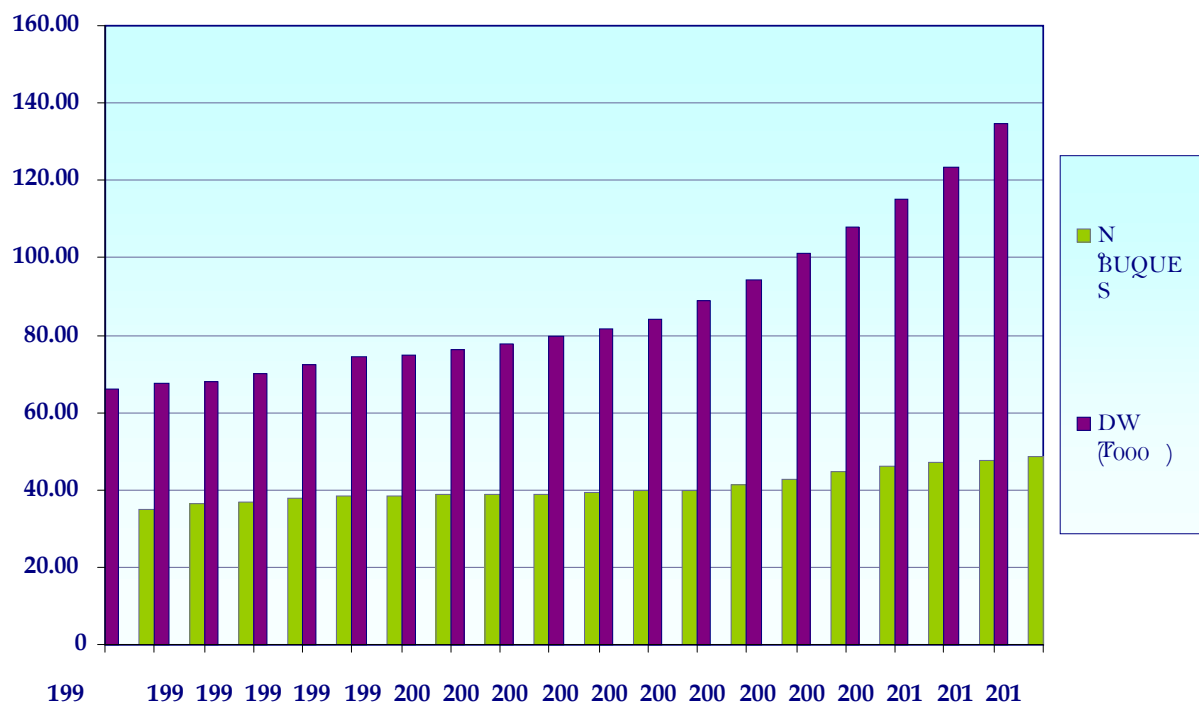
El Comité de Seguridad de IMO, en su sesión 91ª (26-30 Noviembre 2012) acordó que las normas que requieren que los ejercicios de seguridad de los pasajeros tengan lugar antes de o a la salida del buque se debían hacer obligatorias, a raíz del incidente del “Costa Concordia”, y entrarán por tanto en vigor a finales de 2014.

NUEVAS INCORPORACIONES Y DESGUACES DE BUQUES DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

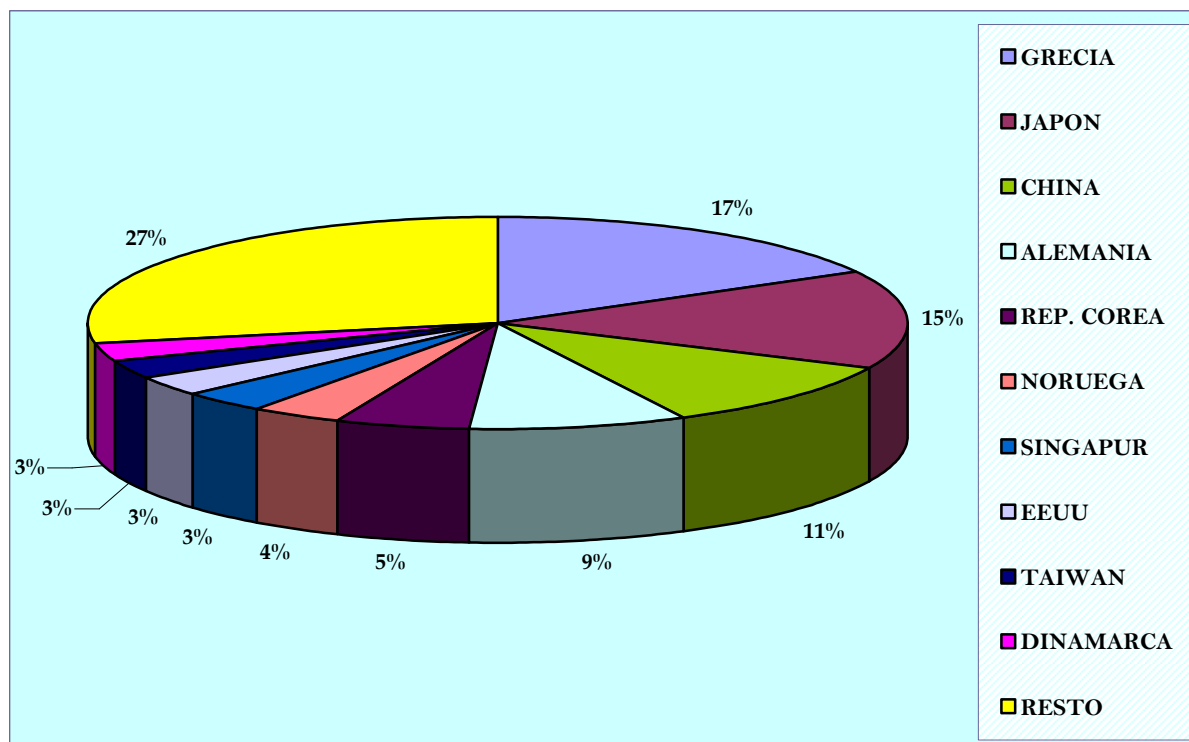
Por años (1995-2012) en millones TPM/DWT



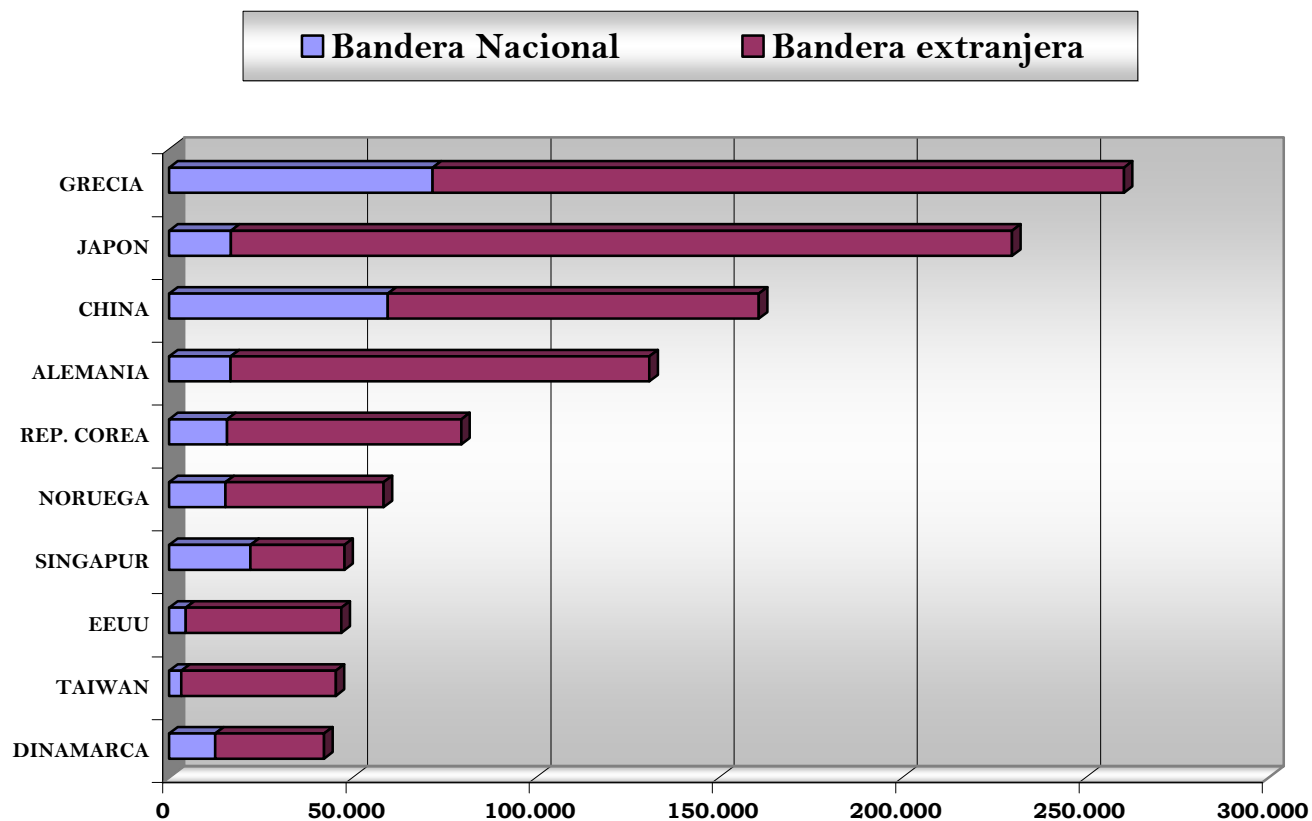
EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL



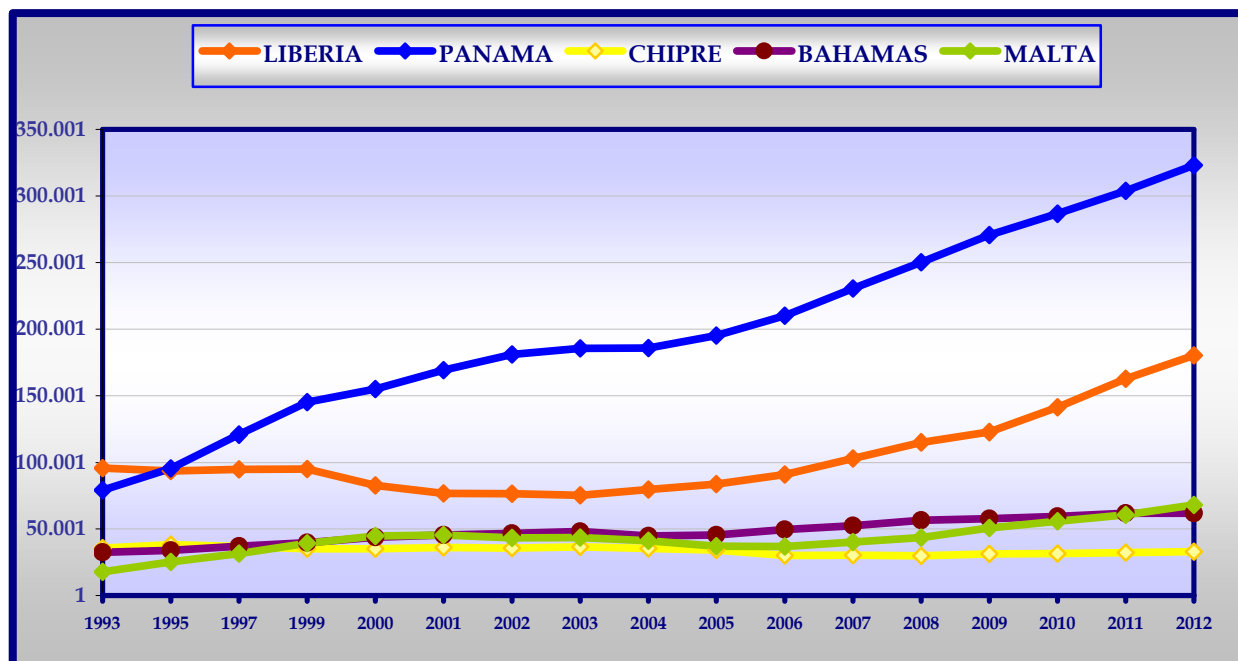
**PARTICIPACION DE LOS DIEZ PRIMEROS PAISES MARITIMOS
POR DOMICILIO EN LA FLOTA MUNDIAL**



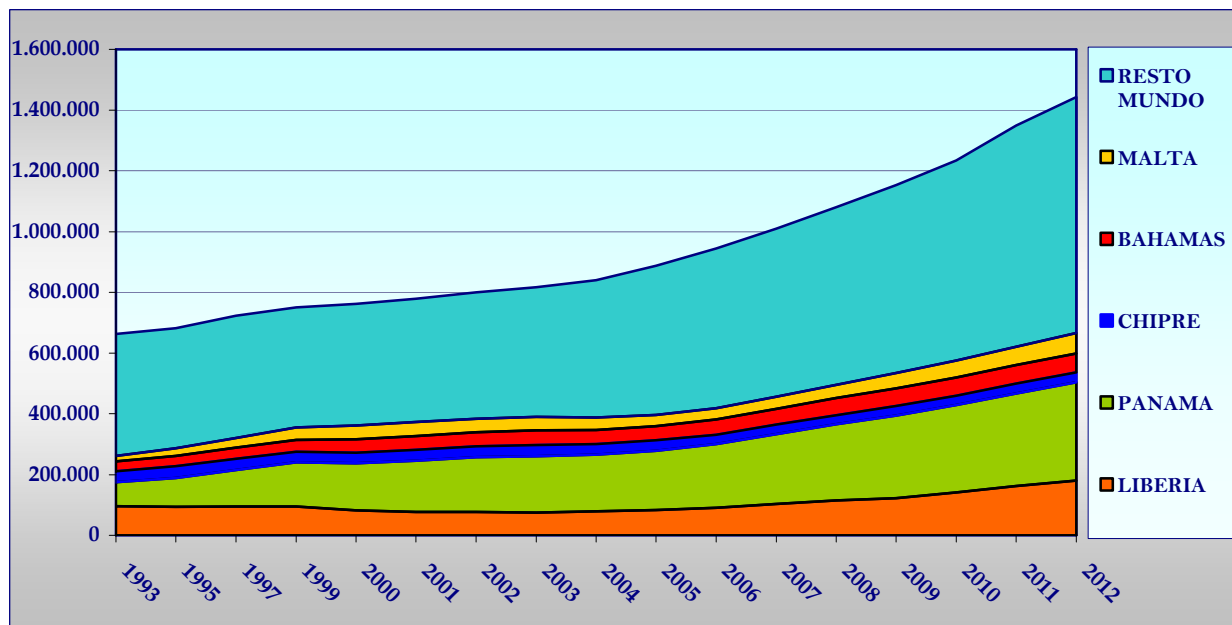
**10 PRIMEROS PAISES DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR DOMICILIO
(Ranking por DWT, a Enero de 2013)**



EVOLUCION DE LOS CINCO PRINCIPALES REGISTROS ABIERTOS ('000 D W T)



EVOLUCION DE LOS CINCO PRINCIPALES REGISTROS ABIERTOS CON RESPECTO A LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL



Datos a 1 de Enero de cada año

('000 D W T)

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDERAS. EVOLUCION DURANTE 2012

BANDERAS Ordenadas por TPM 01/2013 (01/2012)	1 de ENERO 2012				1 de ENERO 2013				%Tpm	%Cam-
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1000 TEU	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1.000 TEU	total mundo	bio Tpm s/2011
1 (1) Panamá	6.889	210.708	322.931	3.190	6.979	221.060	340.339	3.245	22,1	5,4
2 (2) Liberia	2.868	115.826	180.322	3.556	2.988	124.655	194.213	3.820	12,6	7,7
3 (3) Is. Marshall	1.718	71.561	116.874	748	1.878	80.580	132.866	766	8,6	13,7
4 (4) Hong Kong(SAR)	1.838	66.621	110.938	1.252	2.070	77.349	128.960	1.473	8,4	16,2
5 (5) Singapur	1.752	49.412	76.524	925	1.896	56.615	88.173	1.090	5,7	15,2
6 (6) Grecia	1.122	41.554	73.050	219	1.098	42.751	75.963	208	4,9	4,0
7 (7) Malta	1.709	42.790	68.022	476	1.675	43.689	68.195	549	4,4	0,3
8 (9) China	2.611	36.518	57.866	502	2.380	40.245	63.867	533	4,1	10,4
9 (8) Bahamas	1.195	47.554	61.773	295	1.173	48.203	63.074	279	4,1	2,1
10 (10) Reino Unido (T)	973	30.391	40.014	947	958	31.057	41.109	1.034	2,7	2,7
-Isla de Man	344	12.652	21.636	33	349	12.920	21.505	84	1,4	-0,6
-Reino Unido N	629	17.739	18.378	914	609	18.137	19.604	950	1,3	6,7
11 (11) Chipre	855	20.957	32.902	501	834	19.918	31.241	478	2,0	-5,0
12 (13) Italia	816	17.496	19.931	154	801	17.611	20.090	148	1,3	0,8
13 (12) Japón	2.681	14.075	17.722	19	2.684	14.871	19.485	15	1,3	9,9
14 (15) Noruega (T)	837	14.626	18.805	70	828	14.523	18.738	59	1,2	-0,4
- NIS	392	12.300	16.420	68	397	13.098	17.564	56	1,1	7,0
- Noruega N	445	2.326	2.385	3	431	1.425	1.174	3	0,1	-50,8
15 (16) Alemania	484	15.161	17.439	1.228	451	15.101	17.245	1.228	1,1	-1,1
16 (14) Corea -Sur	1.054	11.337	18.943	91	1.051	10.623	17.043	97	1,1	-10,0
17 (17) India	589	8.848	15.169	26	604	8.677	14.966	30	1	-1,3
18 (18) Ant&Barbuda	1.269	11.098	14.428	854	1.256	11.029	14.305	844	0,9	-0,9
19 (19) Dinamarca (T)	430	11.252	13.628	623	450	11.324	13.698	631	0,9	0,5
- DIS	240	9.502	11.437	581	338	11.030	13.459	625	0,9	17,7
- Dinamarca N	190	1.750	2.190	42	112	294	239	6	0,0	-89,1
20 (20) Indonesia	2.103	7.316	10.068	109	2.227	8.129	11.289	136	0,7	12,1
21 (21) Bermudas	139	9.636	9.436	42	142	10.304	10.297	38	0,7	9,1
22 (23) Turquía	935	6.378	9.577	87	930	6.619	9.960	90	0,6	4,0
23 (22) Malasia	449	6.499	8.585	60	430	6.300	8.457	46	0,5	-1,5
24 (24) Holanda (T)	902	7.633	8.581	336	897	7.503	8.438	322	0,5	-1,7
- Curaçao	94	553	771	13	87	540	762	13	0,0	-1,1
- Holanda N	808	7.081	7.810	323	810	6.964	7.676	309	0,5	-1,7
25 (25) EEUU	352	7.099	7.751	246	349	6.987	7.543	229	0,5	-2,7
26 (26) Francia (T)	232	6.494	8.275	202	220	6.011	7.449	197	0,5	-10,0
- Kerguelen	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0,0
- Francia N	231	6.494	8.275	202	219	6.010	7.449	197	0,5	-10,0
27 (51) Tuvalu	101	785	1.277	2	121	3.711	6.746	1	0,4	428,4
28 (28) Bélgica	86	4.398	6.813	12	84	4.267	6.594	12	0,4	-3,2
29 (27) Filipinas	816	5.061	6.999	62	796	4.662	6.535	48	0,4	-6,6
30 (30) Vietnam	1.325	3.787	6.204	24	1.327	3.877	6.441	24	0,4	3,8
31 (29) Rusia	1.248	4.638	5.529	69	1.239	4.582	5.526	70	0,4	-0,1
32 (78) Tanzania	79	309	435	5	109	2.325	4.285	9	0,3	884,2
33 (35) Tailandia	537	2.089	3.227	38	541	2.626	4.146	38	0,3	28,5
34 (33) Kuwait	49	2.304	3.891	21	47	2.438	4.142	28	0,3	6,4
35 (34) Is. Caimán	132	3.421	4.022	2	130	3.430	4.106	1	0,3	2,1
36 (32) Taiwan	141	2.349	3.754	51	136	2.265	3.493	71	0,2	-6,9
37 (31) St. Vincent	436	3.149	4.804	78	395	2.343	3.386	71	0,2	-29,5
38 (38) Gibraltar	276	1.986	2.377	80	286	2.415	2.807	89	0,2	18,1
39 (36) Brasil	122	1.895	2.826	41	114	1.754	2.617	38	0,2	-7,4
40 (39) España	172	2.691	2.487	12	161	2.615	2.417	11	0,2	-2,8
TOTAL MUNDIAL	48.427	966.141	1.442.350	17.751	48.742	1.023.682	1.539.263	18.616	100,0	6,7

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (1981-2012)

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2012
Panamá	27,657	41,305	44,949	79,581	119,448	153,425	208,760	221,060
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	67,067	117,076	124,655
Bahamas	0,197	5,985	17,541	23,873	31,936	39,087	48,053	48,203
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	31,148	51,443	56,615
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	32,193	41,199	42,751
Malta	0,231	2,015	6,916	19,058	26,671	24,603	43,911	43,689
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	22,026	35,615	40,245
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	19,75	29,363	31,057
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	19,082	20,715	19,918
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,908	14,354	14,523
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,167	15,266	15,101
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	9,577	11,501	10,623
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	12,367	18,066	17,611
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,478	16,523	14,871
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,9	8,906	8,677
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,910	7,855	6,987
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,384	5,006	4,582
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,798	4,921	4,662
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	2,743	2,734	2,265
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,068	1,944	1,754
Total:	332,329	309,121	339,799	371,421	417,483	502,681	703,211	730
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,66	977,93	1.023

Millones de GT

Datos a 31 de Diciembre de cada año

Fuente: I.S.L. Bremen

INDICE DE RENOVACION DE FLOTA DE LOS 30 PRIMEROS PABELLONES MUNDIALES

PAISES DE DOMICILIO (Ranking Enero 2013)	FLOTA EN REGISTRO NACIONAL '000TPM	FLOTA EN REGISTRO EXTRANJERO '000TPM	FLOTA TOTAL '000TPM	CARTERA DE PEDIDOS '000 TPM	Indice de Renovación (%)
<i>Grecia</i>	71.889	188.549	260.438	30.282,17	11,63
<i>Japón</i>	16.897	213.045	229.942	22.677,43	9,86
<i>China</i>	59.632	101.273	160.905	23.422,97	14,56
<i>Alemania</i>	16.820	114.159	130.979	8.358,36	6,38
<i>Corea del Sur</i>	15.859	63.845	79.704	12.363,13	15,51
<i>Noruega</i>	15.366	43.150	58.516	2.998,90	5,12
<i>Singapur</i>	22.213	25.574	47.787	11.885,35	24,87
<i>Estados Unidos</i>	4.550	42.413	46.963	6.779,32	14,44
<i>Taiwan</i>	3.328	42.099	45.427	8.796,31	19,36
<i>Dinamarca</i>	12.616	29.592	42.208	5.627,93	13,33
<i>Italia</i>	18.222	22.187	40.409	1.699,57	4,21
<i>Hong Kong (SAR)</i>	24.647	7.919	32.566	11.661,15	35,81
<i>Turquía</i>	9.488	20.838	30.326	4.426,67	14,6
<i>India</i>	14.374	9.073	23.447	1.919,29	8,19
<i>Canadá</i>	993	21.108	22.101	1.942,91	8,79
<i>Rusia</i>	4.713	16.457	21.170	1.698,99	8,03
<i>Israel</i>	297	18.696	18.993	2.623,19	13,81
<i>Irán</i>	701	14.745	15.446	3.035,16	19,65
<i>Arabia Saudi</i>	637	14.239	14.876	530,5	3,57
<i>Bélgica</i>	5.297	8.752	14.049	857,70	6,11
<i>Malasia</i>	7.374	5.855	13.229	37,52	0,28
<i>Reino Unido</i>	4.711	8.161	12.872	7.902,00	61,39
<i>Indonesia</i>	9.578	3.170	12.748	190,11	1,49
<i>Brasil</i>	2.081	9.333	11.414	6.746,21	59,10
<i>EAU</i>	322	9.914	10.236	1.821,68	17,80
<i>Francia</i>	3.155	5.934	9.089	3.792,30	41,72
<i>Holanda</i>	4.811	3.647	8.458	1.176,39	13,91
<i>Kuwait</i>	4.031	2.863	6.894	1.859,05	26,97
<i>Vietnam</i>	5.305	1.303	6.608	937,71	14,19
<i>Suecia</i>	1.195	5.384	6.579	602,14	9,15
TOTAL de los 30	361.102	1.073.277	1.434.379	188.652	13,15

Fuente: Fairplay / I.S.L. Bremen

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

The rotating presidencies of the EU during 2012 were held by Denmark, whose priority was to achieve a responsible, dynamic green and safe Europe, and Cyprus (“For a better Europe”), that will be relieved by Ireland and Lithuania in the year 2013.

In 2012, the Croats voted “yes” in the referendum of accession to the EU, smoothing the way for Croatia to become the 28th member of the European Union on 1st July 2013. On the other hand, the European Council conferred Serbia the statute of candidate country.

According to Eurostat, the European Union statistics office, the economy of the 27-EU contracted during 2012 by 0.3 per cent, as the euro zone did by 0.6 per cent.

According to experts, the financial stability of the euro zone affect the whole world. To keep the euro zone intact, it was needed an intervention of around one billion euros from the European Central Bank (ECB), a bailout of the Spanish banks and several agreements that avoided to the last minute payment suspension on Greece’s side (the last payment was due US\$ 44,000 million dollars paid out in December).

La presidencia rotativa de la Unión Europea durante el año 2012 estuvo ocupada por Dinamarca, cuya prioridad era lograr una Europa responsable, dinámica, verde y segura, y Chipre, (“Por una Europa mejor”), a los que sustituirán Irlanda y Lituania en el año 2013.

En 2012, los croatas votaron “sí” en el referéndum de adhesión a la UE allanando así el camino para que el 1 de julio de 2013 Croacia pase a ser el 28º miembro de la Unión Europea. Por otra parte, el Consejo Europeo concedió a Serbia el estatuto de país candidato.

Según Eurostat, la oficina estadística de la UE, la economía europea de los 27 se contrajo durante el año 2012 en un 0,3%, mientras que la eurozona lo hacía en un 0,6%.

Según los expertos, la estabilidad financiera de la zona euro afecta a todo el mundo. Para mantener a la eurozona intacta se necesitó una intervención de alrededor de un billón de euros del Banco Central Europeo (BCE), un rescate de los bancos de España y varios acuerdos que evitaron en el último momento la suspensión de pagos de Grecia (el último fue de 44.000 millones de dólares desembolsados en diciembre).

The point of inflexion of the crisis took place in July, when the ECB's Chairman, Mario Draghi, assured that he would do "everything necessary" to save the euro.

Spain and Italy were getting ready for a summer full of speculative attacks: the spectre of a violent disintegration was in the air.

The intervention of Draghi and European governments was decisive for investors and companies, making quite clear that there was the politic willpower needed to avoid the euro zone disintegration.

In June, Spain received a bailout up to 131,000 US\$ millions from the European Union to get its financial system into shape.

One of the most serious risks of a Spanish collapse was the infection effect due to the impact that a bankruptcy would bring to its creditors (banks in Germany, France and to a lesser extent, in United States).

Portugal, like Greece, accepted a bailout from the EU in 2011. Portugal is facing its worst recession since 1970 and its unemployment rate stands at 15.7%. Its GDP is the second lower in Occidental Europe.

To hold back the public deficit, the governments of Spain, Portugal and Greece have taken austerity measures, criticized

El punto de inflexión de la crisis se produjo en julio, cuando el presidente del BCE, Mario Draghi, aseguró que haría "todo lo necesario" para salvar al euro.

España e Italia estaban preparándose para un verano de ataques especulativos: el fantasma de una desintegración violenta estaba en el aire.

La intervención de Draghi y de los gobiernos europeos fue decisiva para los inversores y las empresas al dejar claro que había la voluntad política necesaria para evitar la desintegración de la eurozona.

En junio, España obtuvo de la Unión Europea un rescate de hasta 131.000 millones de dólares para sanear su sistema financiero.

Uno de los riesgos más graves de una debacle española era el efecto contagio por el impacto que una bancarrota tendría en sus acreedores (bancos alemanes, franceses y, en menor medida, de Estados Unidos).

Portugal, como Grecia, aceptó un rescate de la UE en 2011. El país luso enfrenta su peor recesión desde 1970, con una tasa de desempleo de 15,7%, siendo su PIB el segundo más bajo de Europa occidental.

Para contener el déficit público, los gobiernos de España, Portugal y Grecia han tomado medidas de austeridad criticadas

by experts like Joseph Stiglitz, Economy Nobel Prize, but forcefully defended by the German Chancellor Ms. Angela Merkel, that keeps a fundamental role in the crisis mediation process and that established the Fiscal Agreement as a condition for the financial aids.

Among other austerity measures there are reductions in pension costs, public sector salaries, education and health. In Greece salaries and pensions decreased between 40 per cent and 50 per cent since 2010, and in Ireland, between 20 per cent and 30 per cent. In Spain, most of the savings of the State treasury were allocated to pay the highest interest rates of the national debt, widened by the reorganization of the banks with public money after the outbreak of the real estate bubble.

The highest increments of the European Union economies were found in the Baltic countries, namely Latvia and Lithuania, with 5.6 per cent each, and Estonia with 3.2%, being followed by Germany (3.2%) and Poland (2%), whereas Greece (-6.4%), Italy (-2.4%), Cyprus (-2.4%), Portugal (-3.2%) and Slovenia (-2.3%) reduced considerably their GDP.

Inflation in the European Union stood at 2.6% , on 2012 average, opposite 3.1% in 2011, whereas in the Euro zone inflation reached 2.5% in 2012, contrasted with 2.7% in 2011.

por expertos, como Joseph Stiglitz, Premio Nobel de Economía, pero defendidas con contundencia por otras personalidades como la canciller alemana Angela Merkel, que tiene un papel fundamental en el proceso de mediación de la crisis y estableció el Pacto Fiscal como condición para la ayuda.

Entre las medidas de austeridad están los recortes en los gastos en pensiones, sueldos del sector público, educación y salud. En Grecia se disminuyeron los sueldos y las jubilaciones entre un 40 y un 50% desde 2010, y en Irlanda, entre un 20 y un 30%. En España, la mayoría de los ahorros de las arcas del Estado fueron destinados a pagar las tasas de interés más altas de la deuda nacional, ampliada por la restructuración de los bancos con dinero público tras el estallido de la burbuja inmobiliaria.

Los mayores crecimientos en las economías de la Unión Europea los tuvieron los países bálticos, Letonia con un 5,6%, Lituania con un 5,6% y Estonia con un 3,2%. A los que siguieron Alemania (3,2%) y Polonia (2%), mientras que Grecia (-6,4%), Italia (-2,4%), Chipre (-2,4%), Portugal (-3,2%) y Eslovenia (-2,3%) redujeron sensiblemente su PIB.

La inflación en la Unión Europea se situó de media de 2012 en 2,6%, frente al 3,1% de 2011, mientras que en la zona euro la inflación fue del 2,5% en 2012 frente al 2,7% en 2011.

In 2012, the disastrous consequences of the economic crisis lashed the whole Europe. According to a report of Eurostat, unemployment in the 27-European Union withstood a rate of 10.7 per cent, whereas the Euro zone reached its historic highest rate with 11.8 per cent, contrasting with 10.6 per cent in 2011. In the 17 countries that form the Euro zone, 26 million persons were unemployed. The most affected countries were precisely Spain, with 28.5%, and Greece, with 25.1%.

In December 2012 the lowest unemployment rates, among the EU members, were registered in Austria (4.7%), Germany and Luxemburg (5.4% both) and The Netherlands (5.8%), whereas Norway stood at 3.5%.

The Euro is the second most important currency in reserve all over the world, behind US dollar. Around 26 per cent of all the world reserves are presently kept in euros. The exchange rate of the euro against the US dollar stood at 1.31 per cent by the end of 2012, with the lowest fall in July with 1.2 per cent.

On December 10th, the European Union received the 2012 Nobel Peace Prize in a ceremony held in Oslo. This award recognizes the contribution of the EU to the promotion of the peace and reconciliation, the democracy and the human rights for more than six decades.

Las calamitosas consecuencias de la crisis económica azotaron toda Europa en 2012. Según un informe de Eurostat, la tasa de desempleo de la Unión Europea de los 27 soportaba un índice del 10,7%, mientras que la eurozona alcanzaba su máximo histórico al llegar al 11,8%, frente al 10,6% de 2011. En los 17 países que conforman la zona del euro, 26 millones de personas estaban desempleadas. Los más afectados eran justamente España, con un 28,5%, y Grecia, con un 25,1%.

En Diciembre de 2012 las menores tasas de desempleo, entre los estados miembros, se registraron en Austria (4,7%), Alemania y Luxemburgo (ambos con un 5,4%), y Países Bajos (5,8%), mientras que Noruega alcanzaba un 3,5%.

El euro constituye la segunda moneda de reserva más importante del mundo, por detrás del dólar estadounidense. Alrededor del 26% de las reservas mundiales se mantiene hoy en día en euros. El euro en su paridad con el dólar americano si situó al finalizar 2012 en el 1,31%, con un descenso máximo en Julio del 1,2%.

El 10 de Diciembre, La Unión Europea recibió el Premio Nobel de la Paz de 2012 en una ceremonia celebrada en Oslo. El premio reconoce la contribución de la UE durante más de seis décadas a la promoción de la paz y la reconciliación, la democracia y los derechos humanos.

As far as the European merchant fleet is concerned, at the end of 2012 the fleet of the 27 European Union (concerning vessels of 300 gt and over) increased by 0.40 per cent, in dwt terms, over 2011 increment of 5.79 per cent, and decreased by 2.27 per cent (-0.35 per cent in 2011) in number of ships. As of December 31st, 2012, the 27EU merchant fleet consisted of 8,286 vessels and 29.18 million dwt, representing 19.37 per cent of the world merchant fleet tonnage, whereas the Euro area tonnage represented 15.63 per cent of the world merchant fleet.

By countries, as for 31st December 2012, Greece is still the most important shipping country of the European Union as far as the fleet under its national flag is concerned, with 1,098 vessels and 75.96 million dwt. In comparison to the previous year, it means a decrease of 2.14% with reference to the number of ships and a 4.0% dwt-increment. Greece still keeps a considerable rate of controlled fleet renewal, (+11.63%), under national flag and foreign flags alike, with an order book of 30 million dwt.

When referring to the fleet renewal rates of the fleets of the European Union member countries, it is on the basis of total fleets, that is fleet under national flag plus fleet under foreign flag (see table).

As for December, 31st, 2012, the first

Por lo que a la flota mercante europea se refiere, a finales de 2012 la flota de la Europa de los 27, considerando los buques de más de 300 gt, se incrementó en un 0,40% en términos de tpm (frente al incremento del 5,79% en 2011), disminuyendo en un 2,27% (-0,35% en 2011) el número de buques. A 31 de diciembre de 2012, la flota de la UE27 estaba compuesta por 8.286 buques y 298,18 mill tpm, lo que representa el 19,37% del tonelaje total de peso muerto de la flota mercante mundial, mientras que el tonelaje de la Euro zona representaba el 15,63% de la flota mundial.

Por países, a 31 de Diciembre de 2012, Grecia continuaba siendo el país de mayor importancia dentro de la Unión Europea en cuanto a la flota bajo su pabellón nacional se refiere, con 1.098 buques y 75,96 mill de tpm. En comparación con el año anterior, esto supone un descenso del 2,14% en el número de buques, y un incremento del 4,0% en tpm. Asimismo, sigue manteniendo un considerable índice de renovación de su flota controlada (+11,63%), en el registro nacional y en registros extranjeros, con una cartera de pedidos de 30 mill tpm.

Al referirnos al índice de renovación de flota de los países de la UE, lo hacemos sobre la base de la flota total de cada país (flota en bandera nacional más flota en bandera extranjera) (Ver tabla).

A 31 de Diciembre, los primeros países en

shipping countries in the European ranking were, behind Greece, Malta (with 1,675 vessels and 54.9 mill dwt), the United Kingdom (958 vessels and 41 mill dwt) and Cyprus (834 vessels and 31.2 mill dwt) that increased their national fleets in dwt terms by 0,3%, and 2.7% (Malta and UK), with a drop of Cyprus fleet of 5%.

Apart from the above mentioned countries, other European countries incremented their fleet tonnage during 2012, among them, Portugal that increased its fleet by 24.2% compared to 2011, Luxemburg by 7.7%, and Rumania by 6.3%. The rest of the European Union countries saw their fleets decrease comparing to 2011, such as Slovakia (-43.3%), Estonia (-31.3%), Latvia (-27.6%), Bulgaria (-20.7%), Sweden (-16.1%) and France (-10%).

As of December 31st 2012, and within the European second registries of ships, the registry of Isle of Man held the highest amount of tonnage (21.5 mill dwt), followed by the NIS (17.5 mill dwt), DIS (13.4 mill dwt), and Curaçao (0,76 mill dwt).

As regards the European fleet renewal rate, as for 31st December 2012, it highlights the United Kingdom with an order book of 7.9 mill dwt, representing 61.39 per cent of its fleet at that time of the year (12.8 mill dwt). All that within an impressive revival of the traditional share of the British ship-owners in the world merchant fleet. UK

el ranking marítimo europeo eran, por detrás de Grecia, Malta (con 1.675 buques y 54,9 mill tpm), Reino Unido (958 buques y 41 mill tpm) y Chipre (834 buques y 31,2 mill tpm), que incrementaron sus flotas en registros nacionales, en tpm, con respecto a 2011, en un 0,3% y en un 2,7% los dos primeros, reduciéndose en un 5% el tercero.

Además de los países ya mencionados, otros países europeos incrementaron el tonelaje de sus flotas durante 2012, entre ellos Portugal que aumentó su flota respecto a 2011 en un 24,2%, Luxemburgo en un 7,7 % y Rumania en un 6,3%. El resto de los países de la Unión Europea vieron decrecer sus flotas respecto a 2011, como Eslovaquia (-43,3%), Estonia (-31,3%), Letonia (-27,6%), Bulgaria (-20,7%), Suecia (-16,1%) y Francia (-10%).

A 31 Diciembre de 2012, dentro de los segundos registros europeos de buques, el de la Isla de Man aglutinaba el mayor tonelaje (21,5 mill tpm), seguido por el NIS (17,5 mill tpm), el DIS (13,4 mill tpm) y el registro de Curaçao (0,76 mill tpm).

En cuanto al índice de renovación de la flota europea, a 31 de Diciembre de 2012, destaca el Reino Unido, con una cartera de pedidos de 7,9 mill de tpm, lo que representa el 61,39% de su flota total a esa fecha (12,8 mill tpm), dentro de una recuperación impresionante de la tradicional participación de los armadores británicos en la flota mundial. Le sigue

was followed by France, with a renewal rate of 41.72% and an order book of 9.08 million dwt. After them other countries, such as Turkey, with a renewal rate of 14.6%, The Netherlands (13.91%), and Denmark (13.33%).

As it was expected, the European ports also suffered the effects of the economic crisis. In 2012, 2,116 million tons were moved, what means a decrease of 4.7 per cent over 2011.

Rotterdam is still the first European port with a total traffic of almost 442 million tons, some 1.6 per cent over 2011. It is followed by Antwerp, Hamburg and Amsterdam with traffic volumes of 184, 131 and 94 million tones, respectively.

The first Mediterranean port is Marseilles, that with a total traffic volume of 85 million tons in 2012, stood at the fifth place in the European port system.

So far, the European shipbuilding industry has not been able to fully recover from the effects of the global recession, which is evidenced by the fact that since 2008 the order book of EU shipyards has shrunk by 30%, and the number of deliveries related to tonnage is expected to significantly exceeded the number of new orders in 2013. The situation is aggravated by the presence of other problems in the industry, among which are lack of cheap loans,

Francia, con un índice de renovación del 41,72% y 9,08 mill de tpm en su cartera de pedidos. Y tras ellos otros países como Turquía, con un índice de renovación de flota del 14,6%, Holanda (13,91%) y Dinamarca (13,33%).

Como era de esperar los puertos europeos también sufrieron los efectos de la crisis. En 2012 se movieron 2.116 mill de toneladas, lo que supone un descenso del 4,7% respecto a 2011.

Róterdam sigue siendo el principal puerto europeo con casi 442 mill de toneladas movidas, un 1,6% más que en 2011. Le siguen Amberes, Hamburgo y Ámsterdam, con 184, 131 y 94 millones de toneladas, respectivamente.

El primer puerto del Mediterráneo es Marsella, que, con un tráfico total de 85 mill de toneladas en 2012, se situó en el quinto puesto del sistema portuario europeo.

Hasta ahora, la industria naval europea no ha conseguido recuperarse de los efectos de la recesión mundial, lo que se evidencia por el hecho de que desde 2008 la cartera de pedidos de los astilleros de la UE se haya contraído un 30%, y el número de entregas en relación al tonelaje superará el número de nuevos pedidos en 2013. Esta situación se agrava por la presencia de otros problemas, como son la falta de préstamos baratos, sobrecapacidad y una irreversible

overcapacity and irreversible job losses.

Among the European shipyards it is highlighted that Italy and Germany, with new orders for a total amount of 1.15 and 1.04 cgt, respectively, as per December 31st, 2012, are the only countries of the EU in the ranking of the ten main shipbuilder countries in the world.

On the other hand, among the twenty main shipbuilder countries in the world, only 4.7 per cent of the total order book will be built in the European Union shipyards (3.9 million cgt), mainly passenger ships.

In September 2012, the Commission adopted a Communication about Blue Growth, opportunities for a sustainable marine and maritime growth, with the objective of launching a joint initiative with the member States, the regions and all parts involved in order to take fully advantage of the potential of the blue economy.

In a time when Europe is immersed in a serious economic crisis, new instruments are required to stimulate growth and to provide the coexistence of numerous activities that restrict the environmental impact.

On September 11th, the European Parliament formally adopted a Directive accorded by the Council that “introduces into the European legislation the limits

pérdida de puestos de trabajo

Entre los astilleros europeos hay que destacar que Italia y Alemania, con pedidos por un total de 1,15 y 1,04 millones cgt, respectivamente, a 31 de Diciembre de 2012, son los únicos países de la Unión en el ranking de los 10 primeros países constructores de buques del mundo.

Por otra parte, de entre los veinte principales países constructores mundiales, solamente el 4,7% de la cartera de pedidos total se construirá en astilleros de la UE (3,9 mill cgt), principalmente buques de pasaje.

En septiembre de 2012, la Comisión adoptó una Comunicación sobre Crecimiento azul, oportunidades para un crecimiento marino y marítimo sostenible, con el objetivo de lanzar una iniciativa conjunta con los Estados miembros, las regiones y todas las partes interesadas a fin de aprovechar plenamente el potencial de la economía azul.

En un momento en que Europa atraviesa una grave crisis económica, se requieren instrumentos que estimulen el crecimiento y faciliten la coexistencia de múltiples actividades limitando su impacto ambiental.

El 11 de septiembre, el Parlamento Europeo adoptó formalmente una Directiva, acordada con el Consejo, que “introduce en la legislación europea los límites a las emi-

to the sulphur emissions adopted by the International Maritime Organization (IMO), with reference to the Annex VI of MARPOL (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships).

The Directive establishes that the highest contents of sulphur in the fuels for vessels must drop from 3.5 per cent to 0.5 per cent in 2020. The European emission control zones, namely Baltic Sea, North Sea and the English Channel) will have to comply with more strict limits, as the sulphur contents in fuels will be reduced from 1 per cent to 0.1 per cent in 2015. These limits could be achieved with less pollutant fuels or other alternative methods such as exhaust gases purifier system.

On November 10th, 2012, it is published the Commission Directive 2012/32/UE of 25th October 2012 that modified the Council Directive 96/98 /CE on marine equipments.

On December 14th it was published in the Official Gazette of the EU, the European Parliament and Council Directive 2012/35/UE, of November 21st, 2012, that modifies the Directive 2008/106/CE, relating to the minimum level of education of the maritime professions. For this reason, the member States will have to adapt their national regulations to the Amendments of Manila.

siones de azufre adoptados por la Organización Marítima Internacional (OMI), en referencia al Anexo VI del Convenio MARPOL (convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques).

Dicha Directiva establece que “el máximo contenido de azufre en los combustibles para buques pasará en 2020 del 3,5% al 0,5%. Las zonas europeas de control de emisiones (Mar Báltico, Mar del Norte y Canal de la Mancha) deberán cumplir límites más estrictos, ya que el contenido de azufre en el combustible se reducirá desde el 1% actual al 0,1% en 2015. Estos límites podrán alcanzarse mediante combustibles menos contaminantes u otros métodos alternativos como las depuradoras de gases de escape.

El 10 de Noviembre de 2012 se publicaba la Directiva 2012/32/UE de la Comisión, de 25 de Octubre de 2012, por la que se modificaba la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos.

El pasado 14 de Diciembre se publicaba en el Diario Oficial de la UE, la Directiva 2012/35/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de Noviembre de 2012, que modifica la Directiva 2008/106/CE, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas. Por esta razón, los Estados miembros deben adaptar su normativa nacional a las enmiendas de Manila.

Furthermore, due to the world nature of the maritime transport, EU regulations about education and qualifications of the sea people must be adjusted to international regulations. Therefore, several requirements of the Directive 2008/106/CE have been adapted in order to comply with the Manila amendments. In 2012, the Spanish economy suffered a deep recession that intensified along the year.

In the fourth quarter of 2012, the Spanish economy registered a contraction of 0.8% regarding the previous quarter, what intensifies its fall pace in five tenths. In this way the recession has been extended for five consecutive quarters. In year-on-year terms the GDP decreased by 1.9%, three tenths more than in the previous quarter. On annual average the reduction was 1.4%, one tenth lower than the Government forecast.

The net foreign debt went ongoing positively, with a contribution to the year-on-year GDP rate of 2.8% in the last quarter. On the contrary, national demand went on reducing growth and took 4.7 points away from the year-on-year GDP variation (seven tenths more than in the third quarter).

The analysis of the components of the internal demand shows a higher year-on-year fall of the household expenses (-3.0 per cent compared to -2.1 per cent of the

Además, dada la naturaleza mundial del transporte marítimo, las normas de la UE sobre formación y titulación de la gente de mar deben ajustarse a la reglamentación internacional. Por consiguiente, se han adaptado varias disposiciones de la Directiva 2008/106/CE a fin de que en esta queden reflejadas las enmiendas de Manila. En 2012 la **economía española** sufrió una profunda recesión que se agudizó a medida que avanzaba el ejercicio.

La economía española registró en el cuarto trimestre de 2012 una contracción del 0,8% respecto al trimestre anterior, por lo que intensifica en cinco décimas su ritmo de caída. La recesión se prolonga así durante cinco trimestres consecutivos. En términos interanuales el PIB disminuyó un 1,9%, tres décimas más que en el trimestre anterior. En la media del año el retroceso fue del 1,4%, una décima inferior a la previsión del Gobierno.

La demanda externa neta continuó evolucionando positivamente, con una aportación del 2,8% a la tasa interanual del PIB del último trimestre. Por el contrario, la demanda nacional siguió minorando el crecimiento y restó 4,7 puntos a la variación interanual del PIB (siete décimas más que en el tercer trimestre).

El análisis de los componentes de la demanda nacional refleja una mayor caída interanual en el gasto en consumo final de los hogares (-3% frente al -2,1% del

previous period). This evolution was conditioned to a large extent by the effect of the coming into force of new VAT rates on September 1st.

On the other hand, Public Administrations reduced to a greater extent the final consumption demand (a drop of 4.1 per cent, one tenth higher than in the third quarter). The restrictive tone of the administrations expenses already seen since the beginning of the year accentuated during the second quarter, once most of the consolidation measures of the autonomous communities came into force.

On the supply side, depending on different activity branches, not only the industry but also the construction reduced five and four tenths their year-on-year fall pace in the fourth quarter (-2.4% and 8.5%, respectively). On the contrary, services accentuated its backward step going down from 0.6% in the third quarter to -1.2% in the fourth quarter. This fall is linked especially with both public and private final consumption demand fall.

In real terms, exports grew by 2.4 per cent. They have kept certain dynamism thank to exports to out Europe. The food consumer goods showed the most significant progress.

All the groups of import registered decreases, especially the consumer

periodo anterior). Esta evolución estuvo condicionada en buena medida por el efecto de la entrada en vigor de los nuevos tipos de IVA el 1 de septiembre del pasado año.

Por su parte las Administraciones Públicas redujeron con mayor intensidad la demanda de consumo final (una caída del 4,1%, una décima superior a la del tercer trimestre). El tono restrictivo del gasto de las administraciones que ya venía produciéndose desde el inicio del año se acentuó durante el segundo semestre, una vez que entraron en vigor buena parte de las medidas de consolidación de las comunidades autónomas.

Desde el lado de la oferta, según ramas de actividad, tanto la industria como la construcción moderaron cinco y cuatro décimas sus ritmos de caída interanual en el 4º trimestre (-2,4% y -8,5%, respectivamente). Por el contrario, los servicios acentuaron su retroceso, al pasar de caer un 0,6% en el tercer trimestre a un -1,2% en el cuarto. Esta caída está asociada sobre todo a la caída de la demanda de consumo final tanto público como privado.

En términos reales las exportaciones crecieron un 2,4%. Han mantenido cierto dinamismo gracias a la exportación fuera de Europa. Los bienes de consumo alimenticio presentaron el mayor avance.

Mientras tanto, todos los grupos de importación registraron descensos, en

goods.

Until November the state deficit stood at GDP's 4.4 per cent, in line with the target of 4.5% fixed for 2012.

The CPI registered an increment of 2.4 per cent in 2012, reducing slightly the differential with the Euro zone.

The budget consolidation measures and the energy prices in the international markets are factors that made inflation to increase swiftly during the last months.

It is expected that inflation will start the year 2013 at high rates but will moderate along the year.

The other side of production was the employment destruction, that in 2012 reached 4.4 per cent (2.7 points more than in 2011), what means on an annual average a loss of 768,650 full time jobs, standing the unemployment rate at 26.1 per cent.

All in all, 2012 was a year of considerable corrections of the Spanish economy imbalance, that lay the foundations for the future recovery and that were compatible with an activity contraction lower than expected by the Government.

In June 2012, Spanish economy minister, Mr. Luis de Guindos, obtained from the

especial los bienes de consumo.

El déficit del Estado hasta Noviembre se situó en el 4,4% del PIB, en línea con el objetivo del 4,5% fijado para 2012.

Por su parte, el IPC registró un incremento del 2,4% en 2012, reduciéndose ligeramente el diferencial con la Zona Euro.

Las medidas de consolidación presupuestaria y los precios de la energía en los mercados internacionales son los factores que han elevado la inflación rápidamente en los últimos meses.

Se prevé que la inflación comenzará 2013 elevada, pero se irá moderando a lo largo del año.

El otro lado de la caída de la producción fue la destrucción de empleo, que en 2012 alcanzó el 4,4% (2,7 puntos más que en 2011) lo que supuso en promedio del año una pérdida de 768.650 puestos de trabajo a tiempo completo, situándose la tasa de paro en el 26,1%.

En definitiva, 2012 fue un año de correcciones importantes de los desequilibrios de la economía española, que sientan las bases para la recuperación futura y fueron compatibles con una contracción de la actividad inferior a la prevista por el Gobierno.

En junio de 2012, el ministro de Economía de España, Luis de Guindos, obtuvo de la

European Union a bailout worth 131,000 million dollars in order to get the financial system into shape. On the other hand, Mr. Mario Draghi announced that the ECB would buy as many national debt issues as needed to make easier the economic recovery of those states that have been struck harder by fiscal crisis.

As far as the maritime market is concerned, on January 1st 2013, the Spanish shipping companies controlled 215 merchant ships with nearly 4 million gt. During 2012, the number of vessels decreased by 14 units (7 of them under Spanish flag and another 7 under foreign register), and the total gross tonnage by 1.9%. From the total controlled fleet, 161 vessels hoisted Spanish flag, with 2.4 mill gt, what meant a decrease of 2.8% over the previous year.

In 2012, the Spanish shipowners only added two newbuilding merchant vessels to the fleet, that is two Suezmax oil tankers, to a total value of 120 million euros. The average age of whole fleet controlled by the Spanish shipping companies stands presently at 14.3 years, far below the world fleet average age. The fleet under the Spanish register is still one of the youngest fleet in the world with an average age of 13.2 years.

In 2012 pirate attacks in the world reduced by 32 per cent and 69 per cent in Somalia and Aden Gulf area, as a result of the

Unión Europea un rescate de hasta 131.000 millones de dólares para sanear su sistema financiero. Por su parte, Mario Draghi anunció que el BCE compraría tantas emisiones de deuda pública como fueran necesarias para facilitar la recuperación económica de los Estados más golpeados por las crisis fiscales.

En cuanto al mercado marítimo, a 1 de Enero de 2013, las navieras españolas controlaban 215 buques mercantes, con casi 4 millones de gt. Durante 2012, el número de buques se redujo en 14 unidades (7 de ellas bajo pabellón español y otras 7 bajo pabellón extranjero), y el tonelaje total de gt lo hacía en un 1,9%. Del total de flota controlada, 161 buques enarbolaban bandera española, con 2,4 mill gt, lo que suponía un descenso del 2,8% con respecto al año anterior.

En 2012, los armadores españoles sólo incorporaron a la flota dos buques mercantes de nueva construcción, dos petroleros tipo Suezmax, con un valor total de unos 120 millones de euros. La flota total controlada por las empresas navieras españolas sitúa su edad media actualmente en 14,3 años, muy por debajo de la flota mundial. La flota de pabellón español se mantiene entre las más jóvenes del mundo, con una media de 13,2 años.

En 2012 los ataques piratas se redujeron un 32% en el mundo y un 69% en la zona de Somalia y Golfo de Adén, como

steady protection of the naval forces that operate in the zone as well as the self-protection put into practice in the ships.

During 2012 the Spanish port system traffic has come close to its historic peak, having moved nearly 475 million tonnes of total goods, 3.9 per cent with respect to 2011.

General cargo (almost 50 per cent) registered 218.7 million tonnes in 2012, increasing by 2.6 per cent. About 161 million tonnes were transported in containers. Thus, container traffic reached a historic record with more than 14 million TEU.

Dry bulks were the group of goods with a larger growth, with an increment of 11.6 per cent, exceeding 88.5 million tonnes. Liquid bulks, with a more moderate growth of 2 per cent, stood at over 153 million tonnes.

Passenger traffic exceeded 26.8 million people, being 7.5 million of them cruise passenger.

Nineteen Spanish private shipyards risk disappearing if the Commissioner Almunia decides that Spain must give back the incentives (8,000 million euros that allowed the building of 275 vessels between 2002 and 2012) product of the so called tax lease (fiscal incentives that

consecuencia de la continuada protección de las fuerzas navales que operan en la zona y de las mejores medidas de autoprotección aplicadas por los buques

Durante 2012 el tráfico del sistema portuario español se ha aproximado a su máximo histórico, al manipular cerca de 475 millones de toneladas de mercancía total, un 3,9% con respecto a 2011.

La mercancía general (cerca del 50%) registró 218,7 millones de toneladas en 2012, aumentando un 2,6%. Alrededor de 161 millones de toneladas se transportaron en contenedor. Así el tráfico de contenedores alcanzó el récord histórico con más de 14 millones de TEU.

El grupo de mercancías que más creció fue el de los graneles sólidos, con un incremento del 11,6%, superando los 88,5 mill. ton. Los graneles líquidos, con un crecimiento más moderado del 2%, superaron los 153 mill. ton.

El tráfico de pasajeros superó los 26,8 millones de personas, de ellos 7,5 millones de cruceristas.

Diecinueve astilleros privados españoles corren el riesgo de desaparecer si el Comisario Almunia decide que España debe devolver las ayudas (8.000 millones de euros que permitieron la construcción de 275 buques entre 2002 y 2010) fruto del llamado *tax lease* (los incentivos fiscales a los

shipyards can opt for) that the European Commission considered State aids, what it can entail the loss of 87,000 jobs in the Spanish naval sector.

The declared illegal tax lease was applicable since 2002, but in June 2011 the Commission decided, after having declared for years to be in favor of it, to open a procedure of formal investigation.

This kind of systems already exists in some European countries, such as France and the Netherlands. Europe investigated Spain due to Norwegian and Dutch pressure that realized they were losing market regarding the competitive Spanish sector. The Commission is now investigating the Dutch system after a Spanish sector complaint.

By the end of the last year a new tax lease was set up in Spain, authorized by the Commission in order to end with the lack of definition and to give in this way legal security to shipyards and costumers. However, it is not working out as the financial backer and the investors are terrified by the possibility that the Commission demands the prior incentives to be returned and having to be paid by the shipyards, driving them to an unavoidable bankruptcy.

As far as the Spanish legislation is concerned, on January 1st, 2012 the 2010

que pueden acogerse los astilleros) que la Comisión Europea consideró ayuda de Estado, lo que puede implicar la pérdida de 87.000 empleos en el sector naval español.

El tax lease declarado ilegal estaba en vigor desde 2002, pero en junio de 2011 la Comisión decidió, tras años en los que había manifestado opiniones favorables al mismo, abrir un procedimiento de investigación formal.

Este tipo de sistemas existen en los países europeos, como Francia u Holanda. Europa investigó a España por las presiones de noruegos y holandeses que veían como perdían mercado frente al competitivo sector español. La Comisión está investigando ahora al sistema holandés tras una denuncia del sector español.

A finales del pasado año se puso en marcha en España un nuevo *tax lease* autorizado por la Comisión para terminar con la indefinición y otorgar así seguridad jurídica a los astilleros y sus clientes. Sin embargo, no está funcionando porque los financiadores y los inversores están atemorizados ante la posibilidad de que la Comisión exija devolver las ayudas anteriores, que acabarían siendo pagadas por los astilleros, conduciéndoles a una quiebra segura.

Por lo que a la legislación española se refiere, el 1 de Enero de 2012 entraron en

Manila Amendments to the Annex of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers came into force.

vigor las Enmiendas de Manila de 2010 al Anexo del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA. EVOLUCION DURANTE 2012

BANDERA (PAIS)	1 DE ENERO DE 2012			31 DE DICIEMBRE DE 2012			% Cambio sobre 2011 TPM
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	
ALEMANIA	484	15.161	17.439	451	15.101	17.245	-1,1
AUSTRIA	0	0	0	0	0	0	0,0
BELGICA	86	4.398	6.813	84	4.267	6.594	-3,2
BULGARIA	51	448	624	45	355	495	-20,7
CHIPRE	855	20.957	32.902	834	19.918	31.241	-5,0
DINAMARCA	430	11.252	13.628	450	11.324	13.698	0,5
ESLOVAQUIA	20	52	65	13	31	37	-43,3
ESPAÑA	172	2.691	2.487	161	2.615	2.417	-2,8
ESTONIA	36	366	93	28	273	64	-31,3
FINLANDIA	125	1.380	1.115	129	1.585	1.247	11,8
FRANCIA	232	6.494	8.275	220	6.011	7.449	-10,0
GRECIA	1.122	41.554	73.050	1.098	42.751	75.963	4,0
HOLANDA	808	7.081	7.810	810	6.964	7.676	-1,7
IRLANDA	35	152	223	36	159	234	4,9
ITALIA	816	17.496	19.931	801	17.611	20.090	0,8
LETONIA	22	167	73	20	132	53	-27,6
LITUANIA	46	336	295	43	346	285	-3,6
LUXEMBURGO	55	833	908	59	1.004	978	7,7
MALTA	1.709	42.790	68.022	1.675	43.689	68.195	0,3
POLONIA	40	51	38	39	50	38	-0,4
PORTUGAL	138	974	940	135	1.060	1.167	24,2
REINO UNIDO	973	30.391	40.014	958	31.057	41.109	2,7
RUMANIA	18	65	53	18	65	56	6,3
SUECIA	206	3.792	2.213	179	3.166	1.856	-16,1
TOTAL	8.479	208.881	297.011	8.286	209.534	298.187	0,40

Hungría, Eslovenia y República Checa países sin flota

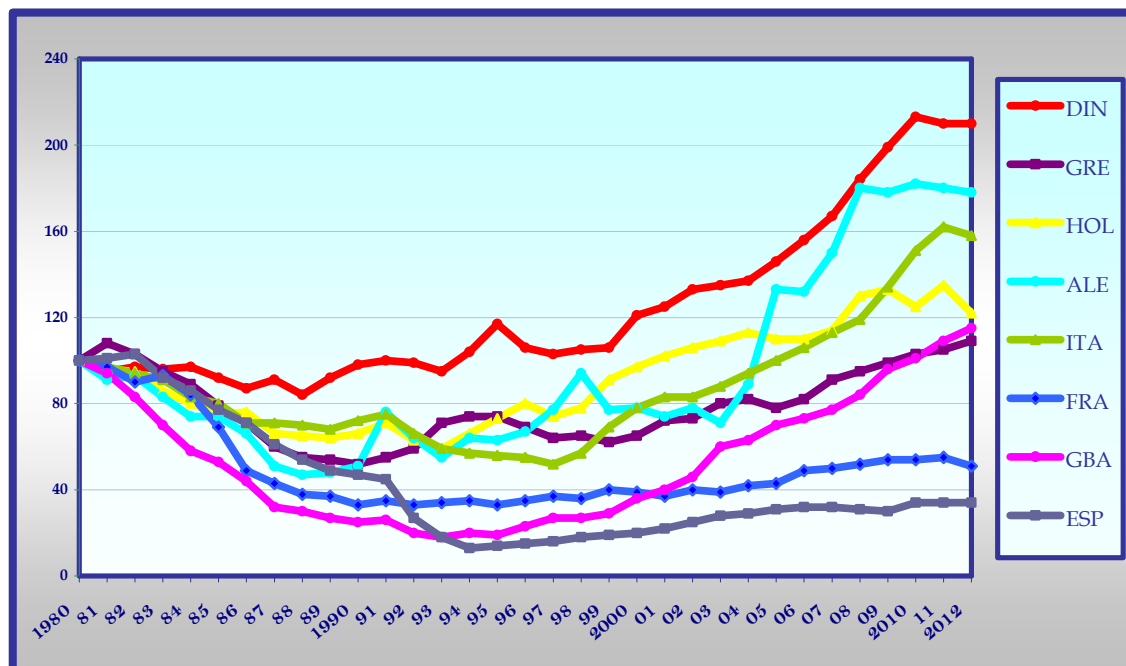
FLOTAS DE LA UNION EUROPEA

PAISES (Nº Buques / GT)	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2012
ALEMANIA	2.454 4.771.591	2.826 8.678.584	1.820 7.708.227	1.522 5.971.254	499 6.290.000	449 15.266.000	451 15.101.000
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	14 11.000	92 4.301.000	84 4.267.000
DINAMARCA	827 2.306.746	1.264 3.520.021	1.169 5.047.734	1.290 5.870.589	453 6.760.000	447 11.319.000	450 11.324.000
IRLANDA	- -	- -	- -	187 195.111	36 227.000	37 162.000	36 159.000
ESPAÑA	1.510 1.958.065	2.279 3.934.129	2.678 8.133.658	2.305 3.617.151	198 1.652.000	160 2.567.000	161 2.615.000
FRANCIA	1.488 5.117.303	1.399 7.011.476	1.199 11.455.033	910 3.988.072	221 4.329.000	219 6.373.000	220 6.011.000
GRECIA	1.012 5.439.204	2.056 13.065.930	3.710 42.004.990	1.863 22.752.919	1.129 28.304.000	1.074 41.199.000	1.098 42.751.000
ITALIA	1.353 5.319.334	1.690 8.138.521	1.677 10.641.242	1.652 8.121.595	716 9.205.000	824 18.066.000	801 17.611.000
LUXEMBURGO	- -	- -	- -	51 1.703.482	60 1.378.000	46 650.000	59 1.004.000
HOLANDA	1.694 4.909.687	1.539 5.209.145	1.271 5.467.486	1.249 3.872.301	773 5.844.000	876 7.741.000	810 6.964.000
PORTUGAL	- -	- -	- -	337 880.779	164 1.097.000	142 1.033.000	135 1.060.000
REINO UNIDO	5.182 21.464.522	3.785 27.334.695	2.975 25.419.427	1.849 6.610.633	601 10.894.000	908 29.363.000	958 31.057.000
AUSTRIA	- -	- -	- -	- -	20 78.000	0 0	0 0
FINLANDIA	- -	- -	- -	- -	143 1.496.000	126 1.466.000	129 1.585.000
SUECIA	- -	- -	- -	- -	238 2.794.000	168 3.244.000	179 3.166.000
MALTA	- -	- -	- -	- -	- -	1.693 43.911.000	1.675 43.689.000
CHIPRE	- -	- -	- -	- -	- -	842 20.715.000	834 19.918.000
ESLOVAQUIA	- -	- -	- -	- -	- -	8 22.000	13 31.000
POLONIA	- -	- -	- -	- -	- -	34 44.000	39 50.000
LETONIA	- -	- -	- -	- -	- -	18 138.000	20 132.000
ESTONIA	- -	- -	- -	- -	- -	29 294.000	28 273.000
LITUANIA	- -	- -	- -	- -	- -	44 368.000	43 346.000
BULGARIA	- -	- -	- -	- -	- -	36 298.000	45 355.000
RUMANIA	- -	- -	- -	- -	- -	12 54.000	18 65.000
TOTAL BUQUES						8.284	8.286
TOTAL GT						208.594.000	209.534.000
% FLOTA MUNDIAL	41,6 38,3	31,0 31,2	22,8 28,0	16,8 14,7	13,46 14,95	17,19 21,33	17,00 20,47

Fuente: Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91) - I.S.L.Bremen (Datos Dic. 2001-2012)

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS COMUNITARIAS DE 1980 A 2012

(1980 = 100% G.T.)

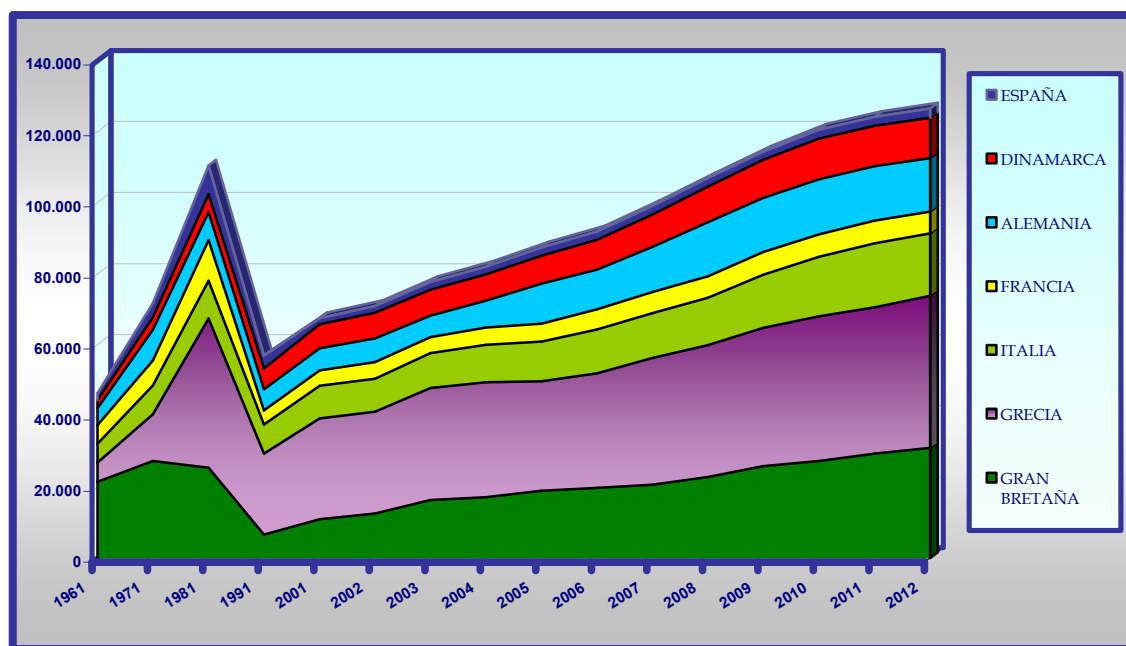


Incluidos 2º registros nacionales

Datos a 31 de Diciembre de cada año

PRINCIPALES FLOTAS DE LA UNION EUROPEA (1961-2012)

('000 G.T.)



Incluidos 2º registros nacionales

Datos a 31 de Diciembre de cada año

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

The current crisis has very often been labelled as a “confidence crisis”. While in 2007 and 2008 the crisis was mainly seen as relating to financial markets, subsequently, in the euro area, it has evolved into a sovereign debt crisis. Both business and consumer confidence have been affected by this development.

In line with the economic development of the European countries and especially of Spain, the Basque economy has also reduced in the third quarter of 2012, with figures that show a dark scene. The GDP of the Basque Country has experienced during this period a year-on-year decrease of 1.3 per cent showing all activity sectors a bad performance.

On the other hand, the domestic demand is going on with the deceleration seen in the past quarters, with a withdraw in the household consumption and in the investment. The share of the foreign sector in the development of GDP has been positive, even though it is observed a marked contraction of the foreign trade.

La crisis actual ha sido calificada con frecuencia como «una crisis de confianza». Mientras que en 2007 y 2008 la crisis se asoció principalmente a los mercados financieros, posteriormente, en la zona del euro, se ha convertido en una crisis de deuda soberana. La confianza empresarial y de los consumidores se ha visto afectada por este proceso.

En línea con la evolución de la economía de los países europeos y especialmente de España, la economía vasca también se ha retraído en el tercer trimestre de 2012, cuyos datos dibujan un panorama sombrío. El PIB de la C.A. de Euskadi ha experimentado en este período un decrecimiento interanual de un 1,3% con un mal comportamiento de todos los sectores de actividad.

La demanda interna, por su parte, continúa con la desaceleración observada en trimestres anteriores, con retroceso en el consumo de los hogares y en la inversión. La aportación del sector exterior a la evolución del PIB ha sido positiva, aún cuando se observa una acusada contracción del comercio exterior.

With regard to prices, CPI learnt in November an important restraint, especially bound to the transport sector development, in which it was included the vehicle price, that was brought down due to the PIVE plan incentives, and the fuel price with increments more restraint than those in the previous months. That made the underlying inflation hardly changed and still keeps close to 2 per cent. Nevertheless, it is worth recalling that the increment of prices is to a large extent due to the increase of taxes.

Even though, within a context of economic contraction, the Basque exports are being affected negatively, as Europe is our main commercial partner, the foreign trade is still a key factor in order to mitigate the drop of the GDP. The exports of the Basque Autonomous Community were reduced by 2.6 per cent, whereas the imports showed a decrease of -12.5 per cent.

The industry slowing down is making difficult the way out of the crisis. The available indicators in reference to the industrial activity point out that this sector, for four quarters in a row, is still showing negative rates, in year-on-year terms, with a negative growth in the third quarter of -2.7 per cent.

By territories, Vizcaya is the province

También en materia de precios, el IPC conoció en noviembre una moderación importante, ligada, especialmente, a la evolución del sector de transporte, en el que se incluye el precio de los vehículos, rebajado por las ayudas del plan PIVE, y el de los combustibles, con subidas más contenidas que las de los meses anteriores. Esto hace que la inflación subyacente apenas haya variado y se mantenga cerca del 2%. No obstante, hay que recordar que buena parte de la subida de precios se debe al aumento de los impuestos.

A pesar de que, en el contexto de contracción de la economía, las exportaciones de Euskadi se están viendo afectadas negativamente, al ser Europa nuestro principal socio comercial, el comercio exterior continúa siendo un factor clave para mitigar la caída del PIB. Las exportaciones de la Comunidad Autónoma de Euskadi disminuyeron un -2,6% mientras que las importaciones presentaron un descenso del -12,5%.

La ralentización de la industria complica la salida de la crisis. Los indicadores disponibles referidos a la actividad industrial apuntan a que este sector, por cuarto trimestre consecutivo, continúa presentando tasas negativas, en términos interanuales, con un crecimiento negativo en el tercer trimestre del -2,7%.

Por territorios, Bizkaia es la provincia

that is having the worst performance, with an accumulated decrease in the first ten months of the year of 9.2 per cent. On the other hand, the accumulated rates of Guipúzcoa and Alava are -6.6 and 5.6 per cent respectively.

The sector that had a fastest worsening was once again the construction. Part of that fall was due to the real state bubble that burst five years ago and has not yet been absorbed. According to the National Statistics Institute, housing in the Basque Country lost one third of the value since 2007, especially second hand housing. Information of the third quarter of 2012 shows a decrease of the Basque construction sector set at -5.7 per cent.

As far as service sector is concerned, the deceleration observed along the year is still going on. The activity of the market service sector moved back again in the third quarter of 2012, with a negative variation rate of -0.3 per cent.

Results in terms of employment are again negative, especially for salary earners. According to the Eustat, in the third quarter of 2012, the employed group stood at a figure of 905,200, what means a decrease of 33,400 workers with regard to the same period in 2011.

On the other hand, the number of

que peor se está comportando, con un descenso acumulado en los primeros diez meses del año de un 9,2%. Por su parte, los índices acumulados de Guipúzcoa y Álava son de un -6,6% y -5,6% respectivamente.

El sector con un deterioro más rápido siguió siendo la construcción. Parte de esa caída se debe a la burbuja inmobiliaria que estalló hace cinco años y que todavía no se ha terminado de digerir. Según el INE, las viviendas en Euskadi han perdido un tercio de su valor desde el año 2007, especialmente las viviendas de segunda mano. Los datos del tercer trimestre de 2012 indican un decrecimiento del sector constructor vasco cifrado en un -5,7%.

Por lo que se refiere al sector servicios, continúa la desaceleración observada a lo largo del año. La actividad en el sector de servicios de mercado vuelve a retroceder en el tercer trimestre de 2012, con una tasa de variación negativa del -0,3%.

Los resultados en materia de empleo son de nuevo negativos, especialmente para los asalariados. Según el Eustat, en el tercer trimestre de 2012, el colectivo empleado se situó en una cifra de 905.200, lo que supone una disminución de 33.400 trabajadores con respecto al mismo período de 2011.

Por otra parte, el número de parados, con

unemployed, with a total of 120,600 people, had a negative development, as that figure means an increment of 9,200. Unemployment rate is still showing an upward trend. By the end of the third quarter of 2012, unemployment stood at 11.8 per cent of the working population that means 1.2 points above the rate of the same quarter of 2011. It is expected that the employment rate will reach 12.7 per cent on average in 2013.

2012 was another year dominated by crisis headlines on the economic front, as the Euro crisis gathered in strength through the first half of the year. Despite world GDP growth coming in at a lackluster 3.2 per cent, tonnage demand registered a healthy rise of 7.1 per cent, down from 7.7 per cent in 2011.

The year 2012 showed important demonstrations of the fascinating complexities of tonnage (tons-miles) demand. Most notably were significant shifts in transportation distances for both tankers (longer) as well as dry bulk (moderately shorter), while the markedly longer distances seen in the LNG market in 2011 were sustained in 2012. Furthermore, fleet productivity fell in response to higher bunker prices and increased average vessel size.

The year 2012 can be as will most probably be 2013 defined as a

un total de 120.600 personas, tuvo una evolución negativa, ya que su cifra se incrementó en 9.200. La tasa de paro continúa mostrando una línea de incremento. A finales del tercer trimestre de 2012, el paro se situaba en un 11,8% de la población activa, lo que supone 1,2 puntos por encima de la tasa correspondiente al mismo trimestre de 2011. Se espera que la tasa de paro alcanzará el 12,7% de término medio en 2013.

2012 ha sido otro año dominado por los titulares de carácter económico, ya que la crisis del euro fue ganando fuerza en el primer semestre del año. A pesar de que el crecimiento del PIB mundial obtuvo un deslucido 3,2%, la demanda de tonelaje registró un saludable 7,1%, frente al 7,7% de 2011.

El año 2012 dio importantes muestras de la fascinante complejidad de la demanda de buques (tons-milla). Muy especialmente por los cambios significativos en las distancias recorridas tanto por buques tanque (mayores) como por bulk carriers (moderadamente más cortas), mientras que las sensiblemente mayores distancias vistas en el mercado de LNG en 2011 se mantuvieron en 2012. Además la productividad de la flota cayó debido al aumento de los precios de los combustibles y del tamaño medio de los buques.

El año 2012 puede ser definido, como también lo será 2013, como un año de

transitional year towards a gradually improving market, dependent on the requirements of Asian countries, dominated by dry bulk and having to adapt to the reality of the energy market.

As expected the overabundance of ships in all sectors weighed heavily on rates and profitability.

On the other hand though a historic record of nearly 59 m dwt scrapped was reached, new orders were at their lowest with just 840 ships (48m dwt) ordered. The joint action of these factors bodes well for a progressive return to market equilibrium within two years.

In the meantime, market volatility, its propensity to soar or to crash at the slightest provocation, needs to be accepted. Careful attention must be paid to the political situation in the Middle East, Iran and the Maghreb. Other important pointers for the development of the maritime markets are the development of the consumption curves in the USA, investment in China and unemployment in Europe.

The Basque tanker fleet was direct or indirectly affected in 2012 by the different events of the international market. In spite of a remarkably expansion of the world tanker fleet since 2009 of a yearly average rate of 4.6 per

transición hacia un mercado gradualmente en mejoría, dependiente de las necesidades de los países asiáticos, dominado por los graneles sólidos, y teniendo que adaptarse a la realidad del mercado energético.

Como se esperaba la superabundancia de buques en todos los sectores influyó en los fletes y en la rentabilidad.

A pesar del histórico récord de casi 59 millones de tpm desguazadas, las nuevas construcciones se redujeron a su mínimo con tan solo 840 buques (48 millones tpm). La acción conjunta de ambos factores augura una vuelta progresiva al equilibrio del mercado en dos años.

Mientras tanto, se ha de aceptar la volatilidad del mercado y su propensión a remontar o a estrellarse a la menor provocación. Asimismo se ha de prestar atención a la situación política en el Oriente Medio, Irán y el Magreb. Otros indicadores importantes para el desarrollo de los mercados marítimos son el desarrollo de las curvas de consumo en EEUU, las inversiones en China y el desempleo en Europa.

La flota vasca de buques tanque estuvo en 2012 afectada directa o indirectamente por los acontecimientos del mercado internacional. A pesar de la notable expansión de la flota mundial de buques tanque desde 2009 a una media anual del

cent, as per January 1st, 2013 the tanker fleet share in the world fleet had fallen to 36.1%, from 40.2% in 2009.

The tanker market experienced some improvement although this was unevenly spread between segments and seasons, demonstrating the fragile nature of this market. The tonnage demand increased by 8 per cent. This was due to a combination of increased volume growth and longer distances as importers rushed to cover the loss of Iranian oil.

These factors boosted the crude market during the first months of the year and the clean market during the last months. The period in between, on the other hand was dismal, with most crude carriers in particular consistently trading at, or below, operating costs.

Overall 2012 has been a buoyant year for the LPG tanker sector with the world fleet enjoying a good level of employment. Owners have remained mostly profitable despite further increases in the price of bunkers and operating costs. Spot and time charter rates for LPG vessels have continued to be strong over the last year.

Similar to 2011 there has been continued volatility in the price of spot tons from the Middle East Gulf. This volatility is wrapped up in the

4,6%, a 1 de Enero de 2013 su participación en la flota mundial había caído al 36,1%, del 40,2% en 2009.

El mercado de buques tanque tuvo cierta mejoría a pesar de que fue desigual entre distintos segmentos y temporadas, demostrando la frágil naturaleza de este mercado. La demanda de tonelaje aumentó en un 8%, debido a una combinación de un mayor crecimiento de la capacidad y de mayores distancias, ya que los importadores suplieron rápidamente la pérdida del petróleo iraní.

Estos factores potenciaron el mercado de crudo en los primeros meses del año y el de productos durante los últimos meses. El resto del año, por otra parte, fue pésimo, con la mayoría de los buques tanque de crudo sistemáticamente operando a, o por debajo de, costes de operación.

El año 2012 ha sido un año boyante para el sector de buques LPG, con la flota mundial disfrutando de un buen nivel de empleo. Los armadores han seguido con beneficios a pesar de los posteriores aumentos en los precios de combustibles y costes operativos. Los índices del mercado spot y de los time charters para LPG continuaron fuertes durante el año.

Como en 2011, ha habido una continua volatilidad en el precio de la tonelada spot del Golfo de Oriente Medio. Esta volatilidad está relacionada con las com-

intricacies of the North American Shale Gas revolution, European economic instability, Iranian sanctions and rampant Asian demand.

The Basque small dry bulker fleet, on the other hand, experienced the market ups and downs, damaged in 2012 owing to another year with record high deliveries. Even though scrapping also rose to the highest level registered, the net fleet expansion was above 12% from the year before.

Despite weaker global economic growth, tonnage demand increased by 7 percent thanks to China, which utilized huge arbitrage in iron ore and coal prices, importing much more dry bulk commodities than the underlying demand for steel, energy and so forth would suggest. However, the fleet utilization rate dropped from 87% in 2011 to 83% in 2012, and this caused a drop in freight rates of between 40 and 50 per cent and in ship values by 20-30 per cent.

The Baltic Dry Index stood at 856 points by the end of 2012, representing a decrease of 54.2 per cent over the previous year.

Some ship types are on the verge of extinction. The share of multi-deck general cargo ships, pure chemical tankers and reefer ships, for example, is

plejidades de la revolución del Shale Gas de Norte América, la inestabilidad económica en Europa, las sanciones a Irán y la desenfrenada demanda asiática.

La flota minigranelera vasca, por su parte, experimentó los avatares del mercado, deteriorado en 2012 a causa de otro año con récord de entregas a la flota mundial. A pesar de que el desgüace también alcanzó el mayor nivel registrado, la expansión de la flota estuvo por encima del 12% del año anterior.

A pesar de un crecimiento global más débil, la demanda de tonelaje aumentó un 7% gracias a China, que ejerció un gran arbitraje en los precios del mineral y del carbón, importando muchas más materias primas de graneles secos que la demanda subyacente de acero, energía y otros pudiera sugerir. Sin embargo, el índice de utilización de la flota cayó del 87% en 2011 al 83% en 2012, lo que produjo una caída en los fletes de entre el 40 y el 50 por ciento, y en el valor de los buques en un 20-30 por ciento.

El Baltic Dry Index se situó a finales de 2012 en los 856 puntos, lo que representa un descenso del 54,2% sobre el año anterior.

Algunos tipos de buques están al borde de la extinción. La participación en la flota mundial de los buques de carga general multi-deck, los buques químicos

less than half of what it used to be five years ago.

As far as our reefer fleet is concerned, the competition with the container industry goes on increasing whereas the reefer vessels are reducing. In spite of everything, the fidelization of the Basque reefer fleet makes it unaffected by all these changes.

As far as the tug fleet registered in the Association is concerned, it has also been affected by the decrease of traffics in the main national and international ports, due to the stagnation of the economy, as well as by the increment of the marine fuel prices, being addressed to widen market horizon out of its traditional geographic area.

As far as Brent Oil prices are concerned the yearly average price in 2012 stood at 110\$, with its top peak in the month of March of 128.08 \$ and its lowest price in June (88.69 \$/barrel).

The Basque merchant fleet continues being a young fleet with an average age of 8.5 year as per December 31st, 2012, much younger than the world fleet average age (17.3 years) and still younger than the controlled fleet of the Spanish shipping companies (14.3 years), comparable at the same time with the main European fleet average age.

puros y los buques frigoríficos es menor de la mitad de la que era hace cinco años.

Por lo que respecta a nuestra flota frigorífica, la competencia de la industria contenerizada sigue aumentando mientras la de los buques frigoríficos se reduce. Pese a todo, la fidelización de la flota frigorífica vasca hace que estos cambios no le afecten tan drásticamente.

En cuanto a la flota de remolcadores registrada en la Asociación también se ha visto afectada por la reducción de los tráfico en los principales puertos nacionales e internacionales, debido al estancamiento de la economía, así como por el incremento de los precios de los combustibles marinos, abocándolos a ampliar mercados fuera de su ámbito geográfico tradicional.

En cuanto al precio del petróleo Brent, se estima que en 2012 el precio medio anual se situó en los 110 dólares, con un máximo anual de 128,08 en Marzo y su valor mínimo en Junio (88,69 \$/barril).

La flota mercante vasca continua siendo una flota joven con una edad media, a 31 de Diciembre de 2012, de 8,5 años, bastante más joven que la flota mundial (17,3 años) y algo más joven que la edad media de la flota controlada por las navieras españolas (14,3 años), siendo equiparable, asimismo, a la de las principales flotas europeas.

Along the year 2012, the associated fleet increased with the entry of five merchant vessels and one tug, that represents an additional total of 344,574 dwt. These new units consist of three LPG vessels, “Henriette Kosan” (8,587 dwt), “Victoria Kosan” (8,556 dwt) and “Leonora Kosan” (8,546 dwt), owned by Gasnaval, S.A.; and two tankers, “Monte Esperanza” and Montestena”, both of 159,236 dwt, as well as the tug “Ibaizabal Diez” of 413 dwt, all of them belonging to Ibaizabal Management Services, S.L.

As for December 31st, 2012, the associated fleet comprised 65 merchant vessels and tugs with a total amount of 395,850 gt and 662,951 dwt.

By flags and excluding those vessels involved with port inner traffic, 58.06% of the associated fleet is registered under the Canary International Register, another 12.9% in the Registry of Madeira, 25,81% in the British Register of Isle of Man and the remaining vessels in other registries.

One more year, the constant collaboration between the Transport Department of the Basque Government and our Association materialised, in the field of the education of the future professionals of the Basque Merchant Marine, with an new agreement to

A lo largo del año 2012, la flota asociada se vio incrementada con la incorporación de cinco buques mercantes y un remolcador, que representan un total adicional de 344.574 tpm. Estas nuevas unidades son tres buques LPG, “Henrietta Kosan” (8.587 tpm), “Victoria Kosan” (8.556 tpm) y “Leonora Kosan” (8.546 tpm), pertenecientes a Gasnaval, S.A.; y dos buques tanque, “Monte Esperanza” y “Montestena”, ambos de 159.236 tpm, además del remolcador “Ibaizabal Diez” de 413 tpm, pertenecientes los tres a Ibaizabal Management Services, S.L.

A 31 de Diciembre de 2012, la flota asociada estaba compuesta por 65 buques mercantes y remolcadores, con un total de 395.850 gt y 662.951 tpm.

Por banderas, y excluyendo los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 58,06% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario, el 12,9% en el Registro de Madeira, el 25,81% en el Registro Británico de la Isla de Man y el resto en otros registros.

Un año más, durante 2012, la continua colaboración entre el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco y nuestra Asociación se materializó, en el terreno de la formación de los futuros profesionales de la Marina Mercante Vasca, con un nuevo convenio para

provide training to students of the Nautical High Schools aboard our associated vessels. This Agreement initiated in 1993 and has provided training during 2012 to a total of 99 students, reaching since the beginning of this Program a number of 1,547 cadets that have benefitted from this Program, of which 951 were bridge students and 596 engine students.

Sharing the concern of the European Commission and the European Parliament for the shortage of European Union officers especially in the intra-European traffic (Short Sea Shipping), the Association signed a new agreement with the Basque Transport Department in order to provide training to the European Union national cadets aboard the associated vessels.

The balance of the goods traffic in the two main commercial ports of the Basque Autonomous Community, that is Bilbao and Pasajes, during the first eleven months of 2012 keeps confirming the negative trend marked by the strong impact of the economic crisis. A total amount of 26.1 million tones of goods were moved in the Port of Bilbao installations during the first eleven months of 2012. This figure means a decrease of 10.7 per cent with regard to the same period of 2011.

facilitar las prácticas a los alumnos de las Escuelas Superiores de Náutica en los buques asociados. Este convenio que viene desarrollándose desde el año 1993, ha facilitado durante 2012 un total de 99 embarques, alcanzando desde su inicio los 1.547 embarques de alumnos que se han beneficiado de este Programa, de los cuales 951 eran alumnos de puente y 596 alumnos de máquinas.

Compartiendo la preocupación de la Comisión y del Parlamento Europeo por la escasez de marinos comunitarios, especialmente en el tráfico intraeuropeo (Short Sea Shipping), la Asociación firmó un nuevo convenio con el Departamento de Transportes para facilitar el embarque de alumnos de Náutica de la Unión Europea en los buques asociados.

El balance del tráfico de mercancías en los dos principales puertos comerciales de la Comunidad Autónoma Vasca – Bilbao y Pasajes- en los once primeros meses de 2012 no hace más que confirmar la tendencia negativa marcada por el fuerte impacto de la crisis económica. Un total de 26,1 millones de toneladas de mercancías se movieron en las instalaciones del Puerto de Bilbao durante los once primeros meses de 2012. Esta cifra supone una disminución del -10,7% sobre la correspondiente al mismo período de 2011.

This backward step was found in the liquid bulks (13.5 million tons) that reduced by 18.8 per cent, whereas the dry bulks (4 million tons) showed an increase of 6 per cent. General cargo (8.7million tons) also showed a decrease (-2.7 per cent). The number of passengers, on the other hand, reduced by 7.1 per cent.

A total of 2,808 vessels entered the Port of Bilbao in 2012, what means a variation of -6.09% over 2011, with a total cargo traffic of 29.5 million tones.

On the other side, the Port of Pasajes experienced a decrease of the total goods traffic of -4.1 per cent, reaching a total volume of 2.8 million tones. Special prominence in this decrease has the negative development of the loaded cargoes, with a decrease of 13.6 per cent, having reached a million tones. The unloaded cargoes, on the other hand, stood at 1.8 million tones, with an increase of 1.5 per cent. Along the first eleven months of the year 2012 the number of vessels that entered the Port of Pasajes also decreased, in this case by 64, standing at a total of 821 vessels.

On the other hand, the Basque shipyards closed 2012 with fourteen vessels in the orderbook as against eleven in 2011.

Este retroceso tiene lugar en los graneles líquidos (13,5 millones de toneladas) que disminuyeron en un -18,8%, mientras que los graneles sólidos (4 millones de toneladas) presentaron un aumento del 6%. La mercancía general (8,7 millones de toneladas) presentó también una disminución (-2,7%). El número de pasajeros, por su parte, disminuyó en -7,1%.

Un total de 2.808 buques utilizaron el puerto de Bilbao en 2012, lo que supone una variación de -6,09% sobre 2011, con un tráfico total de mercancías de 29,5 millones de toneladas.

El Puerto de Pasajes, por su parte, experimentó una disminución en su tráfico total de mercancías del -4,1%, alcanzando un volumen total de 2,8 millones de toneladas. En esta disminución tiene especial protagonismo la negativa evolución de las mercancías cargadas, con un retroceso del -13,6%, alcanzando el millón de toneladas. Las mercancías descargadas, por su parte, se situaron en 1,8 millones de toneladas, aumentando en un 1,5%. A lo largo de los once primeros meses de 2012 el número de buques que hicieron uso del puerto pasaitarra también se redujo, en este caso en 64, situándose en un total de 821.

Los astilleros vascos por su parte cerraron 2012 con catorce buques en cartera frente a los once del año anterior.

The order book of the Basque shipyards is overcoming even though it is still unresolved the European Union resolution about the effects of the former tax lease system.

La cartera de pedidos de los astilleros vascos está remontando pese a que todavía está pendiente la resolución de la Unión Europea sobre los efectos del anterior sistema de "tax lease".

The concern of the Basque shipping building sector for the lack of decision from Brussels, especially regarding the obligation or not to return the supposed incentives resulting from the Spanish tax lease, is what is preventing them to contract new vessels.

La preocupación del sector vasco de construcción naval por la falta de decisión de Bruselas, en concreto en lo referente a la obligación o no de devolver las supuestas ayudas derivadas del tax lease español, es lo que le impide contratar nuevos buques.

In general terms the world naval construction is being faced with productive overcapacity in the shipyards and with an excess of vessel supply and freight rate drop.

En términos generales la construcción naval mundial se enfrenta a un exceso de capacidad productiva en los astilleros y a un exceso de oferta de buques con caída de los fletes.

Therewith some of the challenges that are currently being faced by the Basque and the international maritime industry.

A continuación exponemos algunos de los retos a los que actualmente se enfrenta la industria marítima vasca e internacional.

The price of a barrel of oil is now more than 40 per cent higher than in 2005, while Shipping rates have plummeted in the past three years to levels last seen 1997.

El precio del barril de petróleo es ahora un 40% más caro que en 2005, mientras que los fletes marítimos han caído en picado en los últimos tres años a niveles no vistos desde 1997.

Fuel costs have become one of the main expenses in the exploitation of a vessel, having increased even four-fold the cost of the daily hire.

Los gastos de combustible se han erigido en uno de los principales gastos en la explotación de un buque, y han llegado a cuadruplicar el costo de su alquiler diario.

For instance, a Capesize vessel –a

Por ejemplo, un Capesize, buque

designation for ships too large to use the Suez canal and which therefore have to round the Cape of Good Hope or Cape Horn-, with a consumption of 75 tonnes of fuel oil per day, for an amount of 50,000 dollars/day, fetched up to 160,000 dollars per day on time charter in 2009, whereas during the last year it hardly reached 12,000 dollars per day.

It is totally foreseeable that marine fuel prices will go back to the highest levels of the year 2008. Furthermore, it is expected that they increase even by a additional 50 per cent as a result of a higher use of distilled fuel (low sulphur content) that will be arisen from the application of the new regulations of IMO (MARPOL Annex VI) in the Emission Control Zones in 2015.

All these restrictions will bring with them higher investments in equipment, a higher restriction for the fuel supply and additional restrictions for its storage and segregation in tanks.

Financing is another key issue because money for ships has dried up, with banks less willing to invest given the state of the industry. For instance, in 2005, the charter rate of some ships amounted to about three times the cost of the fuel. Today, the cost of fuel can be double the time-charter

demasiado grande para utilizar el Canal de Suez y que por tanto tiene que rodear el Cabo de Buena Esperanza o Cabo de Hornos, y que consume unas 75 toneladas de fuel-oil al día, por un importe de 50.000 dólares, obtuvo hasta 160.000 dólares/día en time-charter en 2009, mientras que durante el pasado año apenas alcanzaba los 12.000 dólares/día.

Es totalmente previsible que los precios de los combustibles marinos vuelvan a los niveles máximos de 2008. Más aún, se espera que aumenten incluso un 50% adicional como resultado del mayor uso de combustibles destilados (con bajo contenido de azufre) que se derivará de la aplicación de las nuevas normas de la OMI (Anexo VI del convenio MARPOL) en las Zonas de Control de Emisiones en 2015.

Todas estas limitaciones llevarán consigo mayores inversiones en equipos, una mayor limitación en el suministro de combustible y restricciones adicionales para su almacenaje y segregación en tanques.

La financiación es otro de los asuntos clave, ya que el dinero para barcos se ha agotado, pues los bancos no están dispuestos a invertir dado el estado de la industria. Por ejemplo, en 2005 el alquiler de algunos buques era tres veces el costo del combustible. Hoy en día, el costo del combustible puede doblar el

price of a ship, a result of increases in the cost of fuel and massive decline in shipping rates.

A slew of new factors are likely to come into play to make things even more difficult. These include a series of new regulations, mostly environmental, that will kick in through 2025.

In relation to the piracy in Somalia coast and in the Aden Gulf, during the year 2012 an important decrease (69%) was achieved, going the number of attacks from 193 to 62. Likewise, the cost of the maritime piracy for the world economy reduced by 12.6%.

Pirate hijacking ransom payments declined by approximately 80% from 2011 to \$31.75 million, attributable to the smaller number of ships taken and released in 2012. Also included in the total ransom costs is \$31.75 million in logistical costs associated with ransom payment, including cost of ransom delivery, vessel damage from time in captivity, negotiators' costs, and consultant and attorneys' fees totalling \$63.5 million. The average hostage duration was 316 days and the average ransom paid \$3.96 million.

The cost of private armed guards rose dramatically to between \$1.15 and \$1.53 billion. This is in large part due to

precio del time charter de un buque por el incremento del coste del combustible y el descenso masivo de las tarifas marítimas.

Es probable que una gran cantidad de nuevos factores de nuevo cuño hagan las cosas más difíciles. Entre ellos una serie de nuevas normativas, principalmente de carácter medioambiental, hasta 2025.

En lo referente a la piratería en la Costa de Somalia y en el Golfo de Adén, en el año 2012 se consiguió un importante descenso (69%) en el número de ataques, que pasaron de 193 a 62. Igualmente el coste para la economía mundial de la piratería marítima se redujo en un 12,6%.

Los pagos por los rescates de secuestros de piratas cayeron cerca de un 80% desde 2011 (31,75 millones de dólares), debido al menor número de buques secuestrados en 2012. También se incluyen en los costes totales de los rescates otros 31,75 millones de dólares en costes logísticos asociados a los pagos, tales como los de la entrega del rescate, daños al buque por el tiempo de cautividad, costes de los negociadores y los de asesores y abogados hasta un total de 63,5 millones. El tiempo medio de los rehenes en cautividad fue de 316 días y el rescate medio de 3,96 millones de dólares.

El costo de la guardia armada privada aumentó dramáticamente entre los 1.150 y los 1.530 millones de dólares. Esto es

greater acceptance of the use of private armed guards, both by Flag States and shipping companies. Total cost of Security Equipment & Guards for 2012 is estimated between \$1.65 and \$2.06 billion.

The ballast water, that a vessel needs to sail safely when it is not cargo loaded, when loaded in one area of the world and unloaded in another far away brings with it the relocation and invasion of organisms sometimes aggressive that can ruin part of the indigenous fauna and flora of the ecosystem recipient.

In a society with an increasing environmental awareness, the need to sterilize these waters before being returned to the sea will have to be complied with the relating IMO agreement when ratified by 30 states that represent 35 per cent of the world tonnage.

It is expected that in the period 2012-2016 around 11,000 vessels will have to comply with this IMO regulation, with a cost per vessel that can range from \$500,000 and \$3,000,000, and with a fuel consumption added cost that the treatment plants will generate, as well as the likely advanced scrapping of the older vessel.

Furthermore, for the vessels that have to comply with USA regulation, it shall

debido a la mayor aceptación de este tipo de protección tanto por los países de bandera como por las empresas navieras. El coste total de equipos de seguridad y guardias en 2012 se estima entre los 1.650 y los 2.060 millones de dólares.

El agua de lastre que necesita un barco para navegar con seguridad cuando no lleva carga, y que se embarca en una zona del mundo y se desembarca en otra muy lejana supone el traslado e invasión de organismos a veces agresivos que pueden arruinar parte de la fauna y flora autóctonas del ecosistema receptor.

En una sociedad con una conciencia medioambiental creciente, la necesidad de esterilizar estas aguas antes de ser devueltas a la mar se convertirá en una obligación, que según la convención relativa de OMI será cuando lo ratifiquen 30 estados que representen el 35% del tonelaje mundial.

Se prevé que en el periodo de 2012 a 2016 unos 11.000 buques tendrán que cumplir con esta regulación OMI, con un coste por buque que puede oscilar entre 500.000 y 3.000.000 USD, y con el coste añadido de consumo de combustible que va a generar estas plantas de tratamiento, y un posible adelanto en el desguace de los más viejos.

Adicionalmente, para los buques que deban cumplir la normativa USA, será de

apply since January 1st, 2012 for newbuildings and from the first dry dock call after January 1st 2016 for existing vessels.

All in all, in the currently freight market situation, if this regulation comes into force, it will risk the economic viability of thousand of vessels with serious consequences for the world economy, for what it seems more reasonable and economic to enforce this regulation only to those vessels that will be built in the future, as scrapping and further advanced replacement will also have environmental effects difficult to be measured.

The absolute internationalization of the maritime sector keeps perfectly obvious through the regulation recently approved by IMO, that it is included in the Maritime Labour Convention of the International Labour Organization (ILO), and that will come into force on August 20th, 2013. This will suppose that its application will force the vessels to be surveyed during their calls in foreign ports, and in case of serious performance failure it could give rise to the vessel arrest on the part of the local maritime authorities.

aplicación a partir del 1 enero 2012 para buques de nueva construcción, y a partir de la primera varada después del 1 Enero 2016 para los buques existentes.

En definitiva, si esta normativa entra en vigor con la situación de mercado fletes actual, pondrá en peligro la viabilidad económica de miles de buques con las graves consecuencias que tendría para la economía mundial, por lo que parece mucho más razonable y económico el imponer esta normativa solamente a los buques que se construyan en el futuro, ya que el desguace y reposición anticipada de miles de buques también tiene efectos medioambientales difíciles de medir.

La absoluta internacionalización de nuestro sector queda patente también por la normativa recientemente aprobada por la OMI, que se recoge en el Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), y que entrará en vigor el 20 de agosto de 2013. Esto conllevará que su aplicación pueda ser objeto de inspección durante las escalas que el buque haga en puertos extranjeros, y que en caso de incumplimiento grave podría dar lugar incluso a su detención por parte de las autoridades marítimas locales.



“MONTESPERANZA” - Buque Tanque. 81.187 GT - 159.236 TPM - Año de construcción 2012
(Ondimar Transportes Marítimos, Lda. - Ibaizabal Management Services, S.L.)



“MONTESPERANZA” - Buque Tanque. 81.187 GT - 159.236 TPM - Año de construcción 2012
(Ondimar Transportes Marítimos, Lda. - Ibaizabal Management Services, S.L.)



“IBAIZABAL DIEZ / IBAIZABAL ONCE” - Remolcador de altura y salvamento. 708 GT/413 TPM
Año de construcción 2012
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal - Ibaizabal Management Services, S.L.)

DINAMICA ASOCIATIVA



THE ASSOCIATION DYNAMICS

ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

El día 18 de Junio tuvo lugar la Asamblea General de Asociados en las Bodegas Darien (Logroño), donde se hizo entrega de la Memoria de la Asociación correspondiente al año 2011, a todos los asistentes.

El programa del día dio comienzo con la celebración de una Misa en la Iglesia de Nuestra Señora de la Blanca, en la localidad de Agoncillo, con ofrenda floral y cántico de la Salve Marinera y Salve Regina.

Posteriormente se realizó una visita guiada a las Bodegas Darien, donde se celebró la Asamblea General, finalizando con un almuerzo en sus instalaciones.



Celebración de la Junta General de la Asociación. Visita a las Bodegas Darien en Logroño

El Almuerzo de Navidad se celebró el día 12 de Diciembre, en el Restaurante Abaroa de Bilbao, precedido de una Misa en la Iglesia de San José de la Montaña, y una visita al Museo de Bellas Artes, que contaba con la exposición de Fernando Botero.

Gracias a la amabilidad del Director del Museo, D. Javier Viar, que nos recibió en esta visita y nos acompañó por las distintas instalaciones, tuvimos la oportunidad de acceder a su taller de restauración.

GERENCIA DE LA ASOCIACIÓN

Durante el año de exposición la gerencia de la Asociación se compone de las siguientes personas: Secretario General, D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce; Jefe de Gabinete, D^a Miren Iñigo Ochoa de Chinchetru, Jefe de Administración, D^a M^a del Carmen Martínez Moya.

ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2012

GOBIERNO VASCO

La Asociación de Navieros Vascos ha mantenido a lo largo del año una estrecha relación con los responsables del Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco, y más directamente con el Director de Puertos y Aeropuertos, D. Félix Asensio Robles, y con D. Ricardo Torre Oleaga, responsable del Departamento Técnico de dicha Dirección.

La Asociación de Navieros Vascos, que representa a la mayoría de las empresas navieras de la Comunidad Autónoma Vasca, cuenta con la colaboración del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco para la organización de programas de formación, jornadas y seminarios que permiten el reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales de la Marina Mercante, mostrando siempre su apoyo en este aspecto.

Asimismo, la Asociación viene llevando a cabo desde el año 1993 un programa suscrito

con el Departamento de Transportes, a través del cual anualmente se gestiona el embarque de Alumnos procedentes de las Escuelas Superiores de la Marina Civil en los buques asociados, con objeto de realizar las prácticas obligatorias para la obtención del título académico y/o profesional de la Marina Mercante.

Este programa se ha visto ampliado con el fin de potenciar el Short Sea Shipping europeo, fomentando la formación de profesionales comunitarios.

Gracias a estos convenios durante el año 2012 se han llevado a cabo un total de 99 embarques, de los cuales 56 correspondieron a estudiantes de puente, y 43 a estudiantes de máquinas.

A continuación detallamos la relación de Alumnos y Alumnas de Náutica y Máquinas embarcados en los buques asociados, a través de los Programas suscritos con el Departamento de Transportes durante el año 2012:

Relación de Alumnos y Alumnas embarcados durante 2012

ALUMNOS	EMPRESAS	BUQUES
James Earl Gabao	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Victoria Kosan</i>
Rodel U. Gonzales	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Helena Kosan</i>
Alejandro G. Alcalá	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Alexandra Kosan</i>
Adrián Méndez Méndez	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laida</i>
Josu Elorza Ispizua	Albafrigo, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
John Ranelle Angelias	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Victoria Kosan</i>
Martín Caamaño Bermudez	Naviera Murueta, S.A.	<i>Lea</i>
Danilo C. Cabarrubias	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Isabella Kosan</i>
Mauricio Mata Bonache	Naviera Galdar, S.A.	<i>Izar Argia</i>
Ricardo Balil Muiños	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Granada</i>
Dyesebel M. Diaz	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Henrietta Kosan</i>
Randill B Sale	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Leonora Kosan</i>
Marion Michael L. Mercado	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Leonora Kosan</i>
Sarena Joyce D. Gadot	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Isabella Kosan</i>
Marvin Luel Rabanal Portella	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Bruno Riveiro Carballa	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta y dos</i>
Daniel Galende Alvarez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta</i>
Cristoffer Ilich Merino Carreño	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Ana Guillén Garrido	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Bouga</i>
Jeffrey J. Aspera	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Alexandra Kosan</i>
Ekaitz Oyenarte Zubiaga	Naviera Galdar, S.A.	<i>Izar Argia</i>

Adrián Fernández Lanza	Naviera Murueta, S.A.	Laga
Endika Garzón Puente	Naviera Murueta, S.A.	Laudio
Sean Yanno S. Dimalag	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Henrietta Kosan
Daniel Veira Rodríguez	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Treinta y dos
Jesús M ^a Dovale Coello	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Treinta y dos
Michael Barril	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Victoria Kosan
Francisco Diogo Jesús Nunes	Ibaizabal Management Services, S.L	Montesperanza
Renzo Mauricio Roque Montes	Ibaizabal Management Services, S.L	Montesperanza
Axel Vargas Badia	Ibaizabal Management Services, S.L	Montesperanza
Raquel Sánchez Fernández	Naviera Murueta, S.A.	Lea
Martín Caamaño Bermudez	Naviera Murueta, S.A.	Anzoras
David Israel	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Helena Kosan
Jorge Díaz Lage	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Diecinueve
José Miguel García More	Ibaizabal Management Services, S.L	Monte Toledo
Miguel Angel Valle Fernández	Ibaizabal Management Services, S.L	Monte Toledo
Carlos Perfecto López-Novoa	Naviera Murueta, S.A.	Laida
Ignacio Benito Gómez	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Treinta y dos
Belén Martínez Palao	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Treinta y dos
Diego Rodríguez Gosende	Naviera Murueta, S.A.	Lea
Carlos Segundo Arredondo	Ibaizabal Management Services, S.L	Montestena
Jimmy Alexander Ayala Caro	Ibaizabal Management Services, S.L	Montestena
Jorge Musons Uribe	Ibaizabal Management Services, S.L	Montestena
Xabier Elguezabal Esnarizaga	Ibaizabal Management Services, S.L	Montestena
José Mario Ces Abejón	Naviera Murueta, S.A.	Muros
Cyron Camba	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Helena Kosan
José Valencia Romar	Globalgas, S.A.	Celanova
Martín Caamaño Bermúdez	Atlántico Shipping, S.A.	Bouga
Mark D. Elona	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Alexandra Kosan
Jorge Beceiro Margaride	Ibaizabal Management Services, S.L	Ibaizabal Cinco
Xabier Nanclares Rodríguez	Naviera Murueta, S.A.	Albiz
Jon Kepa Munitiz Ramírez	Atlántico Shipping, S.A.	Barizo
Bruna Caamaño Etchevers	Naviera Murueta, S.A.	Anzoras
Patxi Asla Erauzquin	Albafrigo, S.A.	Salica Frigo
Carlos Santiago Carballo	Naviera Murueta, S.A.	Lea
Kevin B. Mendoza	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Henrietta Kosan
Ugland D. Rengel	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	Alexandra Kosan
Braix San Luis Verdes	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Treinta y dos
Abraham Rey Cociña	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Treinta y dos
José Alberto Salido Villarón	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Treinta y dos
Juan Pérez Santamaría	Naviera Galdar, S.A.	Izar Argia
Eder González de Cerio	Atlántico Shipping, S.L.	Barizo
Diego López Ferrer	Naviera Murueta, S.A.	Laida
Angela Salcines San Martín	Naviera Murueta, S.A.	Anzoras
Luis Antonio Echave Otano	Naviera Murueta, S.A.	Luno
Alfonso Mendoza Barba	Ibaizabal Management Services, S.L	Sertosa Treinta

Luis Arturo Zamorano Días	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
Jesús Omar Querevalu Chunga	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Johnny Junior Ruiz Lacoski	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Jonatan Romario Medina Espino	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Maider Alvarez Mañaricua	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Gotzon Garay Balparda	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Rafael Mª Damborenea Moreno	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Bouga</i>
Gonzalo Manuel Carrasco Lara	Naviera Murueta, S.A.	<i>Medal</i>
Adrián Fernández Lanza	Naviera Murueta, S.A.	<i>Muros</i>
Manuel Victor P. Caraan	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Henrietta Kosan</i>
Ibon San Martín Ormazabal	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Jorge Beceiro Magaride	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Cinco</i>
Iván Noel Alvarez	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Helena Kosan</i>
Alexander Gutiérrez Medina	Naviera Murueta, S.A.	<i>Albiz</i>
David Mardaras Martín	Naviera Murueta, S.A.	<i>Lea</i>
Gonzalo Monfort Caballer	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Iván Antonio Hermida Rodríguez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Cinco</i>
Gorka Peirotén Iturbe	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Galder López Díaz	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Norberto Neil Bernal Sotelo	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Robinson O. Espinoza Rosenthal	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Gorka García Echevarría	Albafrigo, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Josu Elorza Ispizua	Albafrigo, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Ekaitz Oyenarte Zubiaga	Naviera Galdar, S.A.	<i>Izar Argia</i>
Vega García Braña	Naviera Murueta, S.A.	<i>Luno</i>
Diego García Sanchez	Globalgas, S.A.	<i>Celanova</i>
Ismael Estrada Alvarez	Naviera Murueta, S.A.	<i>Albiz</i>
Julen González Prida	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laida</i>
Anthony S Galagala	Shoreoff Invest Bermuda, Ltd.	<i>Isabella Kosan</i>
Fernando de Miguel Díaz	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Barizo</i>
Amaia Arrieta Rey	Naviera Murueta, S.A.	<i>Anzoras</i>
Jorge Lama González	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta y dos</i>
Jorge Ruíz Canet	Naviera Murueta, S.A.	<i>Lea</i>

AÑO	ALUMNOS DE PUENTE	ALUMNOS DE MAQUINAS	TOTAL
1993	15	7	22
1994	21	12	33
1995	12	16	28
1996	17	26	43
1997	31	25	56
1998	49	33	82
1999	42	34	76
2000	54	27	81
2001	45	29	74
2002	60	48	108
2003	63	29	92
2004	56	22	78
2005	67	27	94
2006	61	32	93
2007	57	37	94
2008	42	37	79
2009	80	44	124
2010	67	26	93
2011	56	42	98
2012	56	43	99
TOTAL 1993-2012	951	596	1.547

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

La relación con la Dirección General de la Marina Mercante, continúa siendo fluida, especialmente con la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, así como con la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional.

La información recibida a través de estas Subdirecciones, relativa a novedades legislativas y asuntos del ámbito marítimo resulta de gran interés para nuestros asociados.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La Asociación dispone de dos vocales en la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina de Bizkaia.

En dicha Comisión, compuesta por representantes de la Administración, organismos empresariales y organizaciones sindicales, se exponen y se debaten asuntos de interés para el sector marítimo, principalmente en el área de Acción Social Marítima y de Seguridad Social.

Los representantes de la Asociación en dicha Comisión son D. Javier Zapatero Manguillot y D. Juan José López Inoriza, pertenecientes a dos de nuestras empresas asociadas, que asisten a las reuniones mensuales participando en los debates y propuestas y formulando consultas de interés común.

AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

La Autoridad Portuaria de Bilbao forma parte de la Junta Directiva de la Asociación de Navieros Vascos, existiendo siempre una estrecha relación y colaboración entre ambas instituciones a través de sus representantes, principalmente su Presidente, D. José Ramón de la Fuente, y D. Luis Gabiola, Director de Desarrollo Comercial y Logística.

UNIVERSIDAD DEL PAIS VASCO (UPV-EHU)

ESCUELA TÉCNICA SUPERIOR DE NÁUTICA Y MÁQUINAS NAVALES

La Escuela de Náutica de Bilbao y la Asociación de Navieros Vascos han mantenido siempre una estrecha colaboración, principalmente en el desarrollo del Plan de Prácticas académicas y profesionales para el embarque de alumnos procedentes de las Escuelas de Náutica, que la Asociación tiene suscrito con el Gobierno Vasco.

Asimismo, la Asociación y la Escuela Técnica Superior de Náutica y Máquinas Navales de Bilbao mantienen un Acuerdo de Colaboración que se estableció dentro del Foro Universidad-Empresa, y que aún continúa vigente, con el fin de facilitar las prácticas obligatorias a los Alumnos de dicha Escuela.

Por ello, la mayoría de los alumnos y alumnas de la Escuela de Náutica de Bilbao han contactado con nuestra Asociación para formalizar sus solicitudes de embarque con objeto de realizar las prácticas reglamentarias.

Nuestras empresas asociadas han participado activamente en este plan, facilitando el embarque a bordo de los buques de su flota, con objeto de que los alumnos puedan adquirir y poner en práctica los conocimientos necesarios para completar su preparación, contribuyendo de este modo la formación de los futuros profesionales del sector.

La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2011 - 2012 un total de 64 nuevos ingresos. En dicho periodo el número de Licenciados/as de Náutica fue de 17 y el de Máquinas Navales 7.

A continuación detallamos el Plan de Estudios: “Grado en Ingeniería Náutica y Transporte Marítimo”, y “Grado en Ingeniería Marina”.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

La Escuela de Administración Marítima, institución dependiente de la Dirección de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Vasco, se encarga del reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales del transporte marítimo mediante la impartición de cursos, organización de seminarios y jornadas, programa de becas, y publicaciones del ámbito marítimo.

La Asociación de Navieros Vascos forma parte de su Consejo Asesor, y mantiene una estrecha relación y permanente colaboración, a través de su Coordinador, D. José Luis Trueba.

La Escuela de Administración Marítima organiza el “Máster en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias y Derecho Marítimo” conjuntamente con la Universidad de Deusto. Este Máster está dirigido principalmente a postgraduados y profesionales de las empresas marítimo-portuarias y de comercio exterior, y goza de gran reconocimiento a nivel internacional.

En él participan y colaboran miembros de nuestra Asociación, tanto en el Máster impartido en Deusto, como en el que dicha Escuela organiza en Panamá, en colaboración con la Universidad de Santa María de la Antigua.

Con motivo del 30 aniversario de la Escuela de Administración Marítima, en 2012 se organizaron diversos actos entre los que podemos destacar: la conferencia de D. Javier San José, celebrada en la Universidad de Deusto, en la que ofreció un visión valorativa de los treinta años de la Escuela; la exposición y presentación del libro de D. José Antonio Reyero: TITANIC. “Cómo se fabricó y por qué se hundió”; y la exposición de pinturas, “Recuerdos de José Ramón de la Rica: Buques de Navieras Vascas”, ambos celebrados en el Museo Marítimo de Bilbao.

Coincidiendo con el acto inaugural del nuevo curso del Máster en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias, se rindió un homenaje en la Universidad de Deusto a D. Javier San José Amézaga, por su trayectoria profesional, estrechamente vinculado a ambas instituciones así como a nuestra Asociación. En dicho acto, al que acudieron numerosas personalidades del Sector, fue presentado su libro “Recuerdos y Experiencias de una vida profesional en el sector naviero”.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

Durante el año de exposición se han llevado a cabo diversas actividades en el ámbito internacional, entre las que podemos mencionar: la impartición de clases en el Máster Internacional de Gestión de Empresas Marítimo Portuarias en la Universidad de Santa

María la Antigua (USMA), Panamá, por parte del Secretario General.



*Maestría Internacional en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias
Universidad de Santa María la Antigua -Panamá*

También en materia de formación se han mantenido contactos y reuniones con la Universidad Marítima Internacional de Panamá, así como con Universidad Nacional Experimental Marítima del Caribe, Venezuela.

Asimismo, la Asociación cuenta con un Convenio de Colaboración con el Colegio de Oficiales de la Marina Mercante de Perú para facilitar la formación y el empleo de los marinos inscritos en dicho colegio.

Por otro lado, el Sr. Secretario general se reunió con el Registro de Panamá, y con las autoridades del Ministerio de Transportes cubano.

La Asociación mantiene asimismo una estrecha relación con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), habiendo realizado gestiones para el reconocimiento de las titulaciones marítimas cubanas.

La Asociación de Navieros Vascos es además miembro de BIMCO (The Baltic and International Maritime Council), y ha estado presente en foros y jornadas del ámbito marítimo a nivel internacional.

ACTIVIDAD DIVULGATIVA

Durante el año 2012 la Asociación ha mantenido informados con regularidad a sus asociados, sobre las novedades legislativas relativas al sector, y asuntos laborales que pudieran afectarles, mediante el envío de circulares, comunicaciones, jornadas y reuniones informativas.

La Asociación dispone de una página web (www.anavas.es), en la que se puede encontrar información detallada sobre sus actividades, su historia, y datos de sus asociados.

En esta página web los usuarios pueden acceder a los formularios de solicitud de embarque, tanto para realizar prácticas de Alumnos, como para formar parte de la bolsa de embarque que la Asociación dispone como agencia de colocación autorizada por el Servicio Vasco de Empleo LANBIDE.

La Asociación cuenta también con una importante biblioteca especializada, así como con archivos y publicaciones marítimas de interés.

OTRAS ACTUACIONES

Durante el año de exposición la Asociación ha programado y participado en diversas Jornadas y actividades formativas del sector marítimo.

En el mes de Septiembre, el Presidente de la Asociación, D. Alejandro Aznar participó en los encuentros empresariales de la Cámara de Comercio de Bilbao “Los viernes de la Cámara”, ofreciendo una conferencia bajo el título: “Evolución y Actualidad del Sector Naviero”, donde se analizó la trayectoria del sector, su situación actual y los retos que hay que afrontar.

La conferencia presidida por D. José Ángel Corres, Presidente de la Cámara, contó con un importante número de asistentes tanto del sector marítimo como de otras áreas empresariales, suscitando gran interés y participación.



Conferencia en la Cámara de Comercio de Bilbao: “Evolución y situación actual del Sector Naviero”

Por otra parte, dada la inminente implantación del Convenio de Trabajo Marítimo (CTM 2006), la Asociación organizó en el mes de octubre un curso orientado a la implantación del Convenio y su preparación para la certificación el próximo mes de agosto de 2013.

Este curso impartido por el Bureau Veritas que se celebró en el Hotel Carlton de Bilbao, gozó de gran aceptación por parte de todos los asistentes.



Curso sobre implantación del Convenio de Trabajo Marítimo (CTM 2006)

NECROLÓGICAS

En Junio de 2012 falleció D. José María López Tejero, miembro de la Junta Directiva de la Asociación en los años 80, en representación de Petronor, S.A. Descanse en Paz.

En el mes de Septiembre nos dejó nuestro querido compañero y amigo D. José María Ansotegui, que fue miembro de la Junta Directiva de la Asociación en representación de Ibaizabal Petronor, y posteriormente “Old Fellow” de la misma. Lamentamos profundamente su pérdida, y siempre permanecerá en nuestros recuerdos.

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES

A 1 de Enero de 2013

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
--------------------	---------------	------	--------

ALBAFRIGO, S.A.

<i>Salica Frigo</i>	Frigorífico	7.207	7.749
	TOTAL	7.207	7.749

ATLANTICO SHIPPING, S.L.

<i>Barizo</i>	Carga seca y portacontenedores	2.999	5.049
<i>Bouga</i>	Carga seca y portacontenedores	2.999	5.049
	TOTAL	5.998	10.098

GASNAVAL, S.A.

<i>Cervantes</i>	L.P.G.	3.669	4.628
<i>Tenna Kosan</i>	L.P.G.	5.103	6.095
<i>Henrietta Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.587
<i>Victoria Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.556
<i>Leonora Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.546
	TOTAL	31.167	36.412

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
--------------------	---------------	------	--------

GLOBALGAS, S.A.

<i>Celanova</i>	L.P.G.	7.666	7.300
<i>M.Y. Atlantic</i>	Buque Tanque	11.487	17.000
	TOTAL	19.153	24.300

IBAIZABAL MANAGEMENT SERVICES, S.L.

➤ CIA. DE REMOLCADORES IBAIZABAL, S.A.

<i>Ibaizabal Tres</i>	Remolcador	430	351
<i>Ibaizabal Cuatro</i>	Remolcador	430	356
<i>Ibaizabal Cinco</i>	Remolcador	340	205
<i>Ibaizabal Seis</i>	Remolcador	340	190
<i>Ibaizabal Siete</i>	Remolcador	785	736
<i>Ibaizabal Ocho</i>	Remolcador	428	100
<i>Ibaizabal Nueve</i>	Remolcador	428	100
<i>Ibaizabal Diez</i>	Remolcador	708	413
<i>Ibaizabal Once</i>	Remolcador	708	413
<i>Galdames</i>	Remolcador	330	197
<i>Gernika</i>	Remolcador	330	197
<i>Gatika</i>	Remolcador	330	197
<i>Getxo</i>	Remolcador	330	197
<i>Gogor</i>	Remolcador	162	92
<i>Aitor Uno</i>	Remolcador	125	83
<i>Alai</i>	Remolcador	125	83
<i>Urgozo</i>	Buque recogida de vertidos	149	315
	TOTAL	6.478	4.225

➤ NAVIERA ALTUBE, S.L.

<i>Monte Anaga</i>	Buque tanque	2.651	4.335
	TOTAL	2.651	4.335

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
--------------------	---------------	------	--------

➤ **ONDIMAR TRANSPORTES MARITIMOS LDA.**

<i>Monte Toledo</i>	Buque tanque	79.200	150.581
<i>Montesperanza</i>	Buque tanque	81.187	159.236
<i>Montestena</i>	Buque tanque	81.187	159.236
TOTAL		241.574	469.053

➤ **REMOLCADORES DEL ORTEGAL, S.L.**

<i>Río Ibaizabal</i>	Gabarra	832	-
TOTAL		832	

➤ **REMOLQUES Y NAVEGACIÓN, S.A.**

<i>Cambrils</i>	Remolcador	340	212
<i>Poblet</i>	Remolcador	340	181
<i>F. Sulla</i>	Remolcador	260	167
TOTAL		940	560

➤ **SERTOSA NORTE, S.L.**

<i>Sertosa Catorce</i>	Remolcador	261	138
<i>Sertosa Diecinueve</i>	Remolcador	162	92
<i>Sertosa Veinte</i>	Remolcador	162	92
<i>Sertosa Veintitrés</i>	Remolcador	174	92
<i>Sertosa Veinticinco</i>	Remolcador	186	159
<i>Sertosa Veintiséis</i>	Remolcador	325	576
<i>Sertosa Veintiocho</i>	Remolcador	325	592
<i>Sertosa Treinta</i>	Remolcador	350	415
<i>Sertosa Treinta y Dos</i>	Remolcador	350	450
<i>Sertosa Treinta y Cuatro</i>	Remolcador	785	705
<i>Ereaga</i>	Lancha	19	-
<i>Parrulo</i>	Lancha	17	-
<i>Urania Mella</i>	Recogida residuos, salvamento C.I	1.676	3.180
TOTAL		4.792	6.491

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
--------------------	---------------	------	--------

MURELOIL, S.A.

<i>Bahía Uno</i>	Petrolero de productos	2.201	3.808
<i>Bahía Tres</i>	Petrolero de productos	4.699	7.000
TOTAL		6.900	10.808

NAVIERA GALDAR, S.A.

<i>Izar Argia</i>	Frigorífico	4.263	4.950
TOTAL		4.263	4.950

NAVIERA MURUETA, S.A.

<i>Laga</i>	Carga seca y portacontenedores	3.911	5.651
<i>Laida</i>	Carga seca y portacontenedores	3.911	5.651
<i>Luno</i>	Carga seca y portacontenedores	3.446	5.289
<i>Lea</i>	Carga seca y portacontenedores	3.334	5.274
<i>Laudio</i>	Carga seca y portacontenedores	2.909	4.287
<i>Medal</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.500
<i>Muros</i>	Carga seca y portacontenedores	2.998	4.500
<i>Albiz</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
<i>Anzoras</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
TOTAL		31.483	46.552

RODIA CANTABRICA E, S.L.

<i>Andrea Añón</i>	Bulk carrier	5.604	7.600
TOTAL		5.604	7.600

ARMADORES Y BUQUES	TIPO DE BUQUE	G.T.	T.P.M.
--------------------	---------------	------	--------

SHOREOFF INVEST BERMUDA, LTD.

<i>Berceo</i>	L.P.G.	4.691	4.380
<i>Isabella Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.500
<i>Helena Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.500
<i>Alexandra Kosan</i>	L.P.G.	7.465	8.500
	TOTAL	27.086	29.880

EMPRESAS SIN FLOTA

* AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

* BULK TRADING, S.L.

12 EMPRESAS
65 BUQUES
396.128 GT
663.013 TPM

Bilbao, 1 de Enero de 2013

FUENTES DE INFORMACIÓN

SOURCES OF INFORMATION

- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS EUROPEOS
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
- ❖ BANCO CENTRAL EUROPEO
- ❖ BANCO MUNDIAL
- ❖ BARRY ROGLIANO
- ❖ CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO
- ❖ CONFEBASK
- ❖ DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
- ❖ EUSTAT
- ❖ FONDO MONETARIO INTERNACIONAL
- ❖ INSTITUTE OF SHIPPING ECONOMICS AND LOGISTICS
- ❖ INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA
- ❖ INTERNATIONAL CHAMBER OF SHIPPING
- ❖ LLOYD'S REGISTER / FAIRPLAY
- ❖ MINISTERIO DE ECONOMIA Y COMPETITIVIDAD
- ❖ ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL
- ❖ PUERTO DE BILBAO
- ❖ PUERTO DE PASAJES
- ❖ PUERTOS DEL ESTADO
- ❖ RS PLATOU
- ❖ UNIÓN EUROPEA / EUROSTAT

