

ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
EUSKAL UNTZIJABEEN ELKARTEA
BASQUE SHIPOWNERS ASSOCIATION



MEMORIA 2015

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 2015**
NEW ENTRIES AND WITHDRAWALS DURING 2015
- 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 2015**
ASSOCIATION ACTIVITIES DURING 2015
- 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 nuestras autoridades.

Antes de continuar, desearía recordar a dos estimados Old Fellows que nos dejaron durante el año 2015. En el mes de Febrero falleció D. Joaquín Ibarra Esnal, miembro de la Junta Directiva de la Asociación por Marítima de Camargo, S.A. En el mes de Agostos nos dejaba D. Alejandro de la Sota Arróspide, quien fuera Consejero Delegado de la Naviera Sota Cantábrico, S.A. Hace pocos días, ya en 2016, el 20 de Mayo, fallecía D. Manuel Ruíz de Velasco y Francisco, quien encarnó durante toda su vida la capacidad emprendedora e innovadora del empresariado naviero vasco.

En lo referente a lo acontecido durante el año 2015, 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.

La economía mundial continuó el camino de la recuperación gradual durante 2015, aunque el PIB mundial se mantuvo en un moderado 3,1% frente al 3,3% de 2014. La leve mejoría de la actividad económica en los países avanzados se vio contrarrestada por la desaceleración que experimentaron las economías emergentes.

La actividad económica en Estados Unidos se mantuvo sólida registrando una tasa media de crecimiento del PIB real del 2,4%. A causa de la fuerte caída de los precios de la energía y de la apreciación del dólar, la inflación permaneció a niveles muy bajos durante todo el año, con un promedio del 0,1% frente al 1,6% de 2014. Por otra parte, el crecimiento del PIB real en Japón registró un avance del 0,7% en promedio anual con respecto a 2014, mientras la inflación se situaba en el 0,8% frente al 2,7% de 2014.

Por primera vez desde la crisis financiera de 2008-2009, las economías de todos los estados miembros de la Zona Euro volvieron a crecer en 2015. El crecimiento del PIB del total de la Unión Europea fue del 1,8%, y del 1,6% el de la Zona Euro, su nivel más alto desde 2011. Pese al debilitamiento del entorno exterior, la actividad económica de la Zona Euro mantuvo su solidez debido a la mejora de la demanda interna. Los precios vivieron cierta recuperación a finales de 2015 lo que propició un ligero ascenso de la inflación, del 0,1%.

En China, la desaceleración gradual de la economía continuó en un contexto de crecimiento más lento de la inversión y de mayor debilidad de las exportaciones. El crecimiento interanual del PIB se situó en el 6,8% frente al 7,3% del año anterior.

El descenso de los precios de las materias primas provocó una fuerte desaceleración en las economías exportadoras. No obstante, la reducción de estos precios tuvo un efecto positivo en general en la demanda mundial. Como en el caso del crecimiento del PIB, las economías emergentes fueron las que más contribuyeron a la atonía del comercio mundial. La acusada caída de los precios de las materias primas, en particular de la energía, contribuyó de forma significativa a la reducción de la inflación mundial en 2015.

Aunque los precios del petróleo se mantuvieron reducidos en general, durante 2015 experimentaron una volatilidad considerable, tras descender el petróleo Brent de unos 99 \$/barril de media en 2014 a los 52\$/barril de media en 2015.

En 2015, el dólar mantuvo niveles cercanos a la paridad con el euro. La cotización de la moneda estadounidense alcanzó los 0,91 euros a 31 de Diciembre, lo que demuestra la solidez actual de la economía estadounidense.

El transporte marítimo mundial alcanzó los 10.770 millones de toneladas (tpm) en 2015, frente a los 10.547 millones de 2014, lo que supone un incremento del 2,07%. Del total transportado en 2015, el 30,3% se atribuye a graneles líquidos (hace diez años esta participación era un 10% mayor).

La evolución moderada de la economía china desalentó el crecimiento de la demanda de

transporte de carga seca. El escaso 2% de crecimiento del transporte marítimo de mineral de hierro y el desarrollo negativo del mercado del carbón (-5,2%) agravó las sobrecapacidades del ya renqueante mercado de bulk carriers.

Durante el año 2015 nuevos pedidos de hasta un total de 95,4 millones de tpm entraron a la cartera de pedidos mundial, de los cuales el 54% (32% en 2014) eran buques tanques y el 18,5% (54,5% en 2014) eran bulk carriers, mientras que el tonelaje entregado disminuyó en un 5% con respecto a 2014.

A finales de 2015 la cartera de pedidos mundial equivalía al 17,2% de la flota mercante mundial (18% en 2014). En la misma fecha la cartera de pedidos mundial constaba de 3.880 buques mercantes (295 millones tpm), con un descenso interanual del 3,9%, debido principalmente a los bajos volúmenes de pedidos en el sector de bulk carriers.

Durante el año en estudio, se desguazaron en el mundo 759 buques con un tonelaje combinado de 37 millones de tpm, un 11% más que en 2014; de los cuales 34,6 millones correspondían a buques de carga seca y tan solo 2,5 millones a buques tanque.

El crecimiento de la flota mercante mundial se ha ralentizado. A comienzos de 2016, la flota mercante mundial constaba de 51.405 buques con un tonelaje combinado de 1.716 millones tpm, un incremento interanual del 3,2% en términos de tonelaje. Este ha sido el menor incremento en una década.

Durante el pasado año, el 57% % del tonelaje (tpm) mundial estaba controlado por diez países. La flota controlada por Grecia suponía un 15% de la flota mundial y la de Japón un 13%.

En cuanto al registro de buques, la mayoría de los 30 primeros países armadores de buques del mundo tiene más de la mitad de su tonelaje en banderas extranjeras. A comienzos de 2016, el 74,8% del total de dicho tonelaje estaba abanderado fuera de los países de domicilio de los armadores.

El tonelaje registrado en los cinco primeros registros abiertos totalizaron 913 millones tpm, de

los cuales, el 78% está registrado en tan solo tres de los mayores registros abiertos, concretamente Panamá (324 millones tpm), Liberia (200 millones tpm) e Islas Marshall (193 millones tpm).

Por lo que a España se refiere, a finales de 2015, las navieras españolas controlaban un total de 209 buques, con 3,84 millones de toneladas (gt) y 3,56 millones de tpm, incrementándose durante el año el número de buques en 2 unidades y el tonelaje en un 5,1% en gt y un 4,9% en tpm. Hoy operan bajo pabellón español el 54% de las unidades y el 53,6% del tonelaje (en gt) controlado por las navieras españolas. La edad media de la flota controlada aumentó de 15,8 a 16,1 años durante 2015.

En la misma fecha, la flota registrada en nuestra Asociación estaba compuesta por 54 buques mercantes y remolcadores, con un total de 331.535 gt y 584.104 tpm.

Comparada con la flota mundial (14 años en 2015), la flota mercante asociada, que acoge a la totalidad de la flota mercante vasca, a 31 de Diciembre de 2015, seguía siendo una flota joven, con 10,38 años, y menor a la edad media de la flota española.

El 1 de Enero de 2015 entraron en vigor las restricciones en las emisiones de óxidos de azufre del Anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. A partir de esa fecha, en las zonas SECA -Sulphur Emission Controlled Areas- (Mar Báltico, Mar Caribe, Puerto Rico e Islas Vírgenes, y un área de 200 millas náuticas de las costas de Canadá y Estados Unidos) se prohíbe utilizar combustibles con un contenido de azufre en masa superior al 0,10%. Fuera de estas zonas, el límite se mantiene en el 3,5% hasta el 31 de diciembre de 2019.

Como es bien conocido, el Convenio Internacional para el control y Gestión de las Aguas de Lastre y Sedimento de los buques (BWM) que se adoptó el 13 de Febrero de 2004 entrará en vigor 12 meses después de la ratificación por parte de 30 países, que representen el 35% del tonelaje de la flota mercante mundial. En Mayo de 2016, el convenio ya ha sido ratificado por 49 países que representan el 34,79% de la flota mundial. Las condiciones para la entrada en vigor se han cumplido para el umbral de 30 Estados pero sigue siendo necesario un 0,21% adicional de tonelaje para cumplir con el 35% de gt de la flota mundial.

Por otra parte, BIMCO junto a la International Chamber of Shipping (ICS) ha publicado el informe quinquenal (2010-2015) sobre la población activa en la industria marítima mundial. Este informe pronostica una grave escasez en la oferta de marinos, identificando un déficit actual de unos 16.500 oficiales (2,1%), a los que añadir 147.500 oficiales más para 2025.

Se prevé que el incremento de la oferta total de oficiales sea constante, pero se espera que sea sobrepasada por una demanda creciente. Es especialmente escasa la oferta de algunas categorías de oficiales, entre ellos oficiales de máquinas con niveles de gestión y los oficiales necesarios para buques especializados tales como buques químicos, LNG y LPG.

Por lo que a la piratería se refiere, en 2015 no se registró ningún ataque a buques mercantes en la zona de Somalia y Golfo de Adén, aunque los ataques aumentaron en otras zonas como Indonesia, confirmando así que la amenaza continúa.

En cuanto a las acciones realizadas por nuestra Asociación, en 2015 se suscribieron dos nuevos Convenios con la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco, gracias a lo cual 87 alumnos de las Escuelas Superiores de la Marina Civil (62 de Puente y 25 de Máquinas) pudieron realizar sus prácticas obligatorias en nuestros buques asociados, lo que hace ya un total de 1.804 los alumnos que se han beneficiado de este Programa desde su inicio en el año 1993.

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 Sáinz
Secretario:	D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce
Vocal:	D. Francisco Garaygordobil Amorrortu , <i>por Ibaizabal Management Services, S.L.</i>
Vocal:	D. Jon Santiago Irigoyen , <i>por Naviera Murueta, S.A.</i>
Vocal:	D. Antón López-Abente , <i>por Atlántico Shipping, S.L.</i>
Vocal:	D. León Mengod Guillén , <i>por Mureloil, S.A.</i>
Vocal:	D. Alberto Bilbao Aristimuño , <i>por Naviera Galdar, S.A.</i>
Vocal:	D. Luis Gabiola Mendieta , <i>por Autoridad Portuaria de Bilbao</i>
Vocal:	D. Santiago Bilbao Chopitea , <i>por Albacora, S.A.</i>
Vocal:	D. Rodolfo Burgos Marín , <i>por Globalgas, S.A.</i>
Vocal:	D^a Itziar Otxoa Ortega , <i>por Gasnaval, S.A.</i>
Vocal:	D. Juan Carlos Acha Arrieta , <i>por Bulk Trading, S.L.</i>
Vocal:	D. Ricardo Rubio Vilar , <i>por Rodia Cantabricae, S.L.</i>



RELACIÓN DE EMPRESAS ASOCIADAS

- **ALBACORA, S.A.**
- **ATLANTICO 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.**



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. LUIS GABIOLA**
- **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**
- **D. AITOR IBARLUZEA**
- **D. JOAQUÍN IBARRA (†)**



- D. JOSÉ M^a JÁUREGUI
- D. JULIO JOSÉ JUANES
- D. FERNANDO LEONARD (*Old Fellow Honoris Causa*)
- D. ANTÓN LÓPEZ-ABENTE
- 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^a ITZIAR OTXOA
- 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. JESÚS TARDÍO
- 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

ALBACORA, S.A.

Dirección: Polígono Landabaso s/n

48370 **BERMEO (BIZKAIA)**

Teléfono: 94-618 70 00 - *Fax:* 94-618 61 47

e-mail: bermeo@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: Muelle de la Ampliación (Acceso Ugaldebieta)

48980 **SANTURTZI (BIZKAIA)**

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 Ibarra-barri

Iturriondo, 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: Luis Carlos Vázquez, 4 Local

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
Web: <http://www.grupoibazabal.com>

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, S.L.

Dirección: Alcalá, 65
28014 **MADRID**
Teléfono: 91- 701 49 21 - *Fax:* 91-701 49 28
e-mail: operations@bergeshipbrokers.com



A 31 de diciembre de 2015, la Asociación de Navieros Vascos estaba compuesta por 11 empresas, propietarias y/o gestoras de 54 buques mercantes, remolcadores y de tráfico interior, con un total de 331.535 GT y 584.104 TPM.

Las variaciones producidas en el año 2015 han sido las siguientes:

ALTAS: No se han producido altas en 2015

BAJAS: Remolcador “*Sertosa Catorce*” perteneciente al Grupo Ibaizabal – Sertosa Norte, S.L.: 261 GT – 138 TPM.

Al final de esta memoria se publica la relación de armadores y buques con la flota asociada actualizada en 2016, teniendo en cuenta para este año la baja del Remolcador “Gogor”, y el alta del nuevo remolcador “Alice One”, pertenecientes ambos a Cia. de Remolcadores Ibaizabal. Por lo tanto, a fecha 1 de enero de 2016 la Asociación cuenta con 11 empresas asociadas, y 54 buques (mercantes, remolcadores y tráfico interior), que suman un total de 332.746 GT y 585.042 TPM.

DINÁMICA DEL SECTOR

THE SECTOR DYNAMICS



ESCENARIO INTERNACIONAL

INTERNATIONAL SCENE

The world economy continued along its gradual recovery path in 2015, although global economic growth moderated slightly from the previous year. The marginal acceleration in economic activity in advanced economies was more than offset by the slowdown in emerging economies, with considerable heterogeneity across countries and regions. Following strong recessions in some emerging economies in the first half of the year, global GDP growth remained modest by historical standards (3.1 per cent in 2015). The world economy is projected to grow by 2.9 per cent in 2016 and 3.2 per cent in 2017.

The economic activity in advanced economies remained resilient throughout the year against the backdrop of still accommodative financing conditions, improving labor markets, low oil prices and diminishing headwinds from private sector deleveraging and

La economía mundial continuó por una senda de recuperación gradual en 2015, aunque el crecimiento económico global se moderó ligeramente con respecto al año anterior. La leve mejora de la actividad económica en los países avanzados se vio contrarrestada con creces por la desaceleración que experimentaron las economías emergentes, con una heterogeneidad considerable entre países y regiones. Tras las fuertes recesiones que se registraron en algunas economías emergentes en la primera mitad del año, el crecimiento del PIB mundial se mantuvo moderado en términos históricos (3,1%). Se espera que la economía mundial crezca un 2,9% en 2016 y un 3,2% en 2017.

La actividad económica en los países avanzados se mantuvo resistente durante el año, frente a unas condiciones de financiación todavía acomodaticias, por la mejora de los mercados de trabajo, por los reducidos precios del petróleo y por la disminución de los efectos adversos de los procesos de



fiscal consolidation. By contrast, the pace of economic growth slowed markedly in the emerging market economies.

The World Bank has warned that practically all emerging countries are reducing, for the first time since the 80's, their growth at the same time. Besides, it must be added a foreign environmental particularly defiant for commodities exporters, who should face not only to the fall of the price and demand of their principal source of income but also to, and about what they agree with the rest, some lower and lower foreign investment flows and to the pressure that markets have already begun to exert on their currencies. The international trade cooling is spreading the commodities emerging exporter's damage to the manufactured goods exporters.

The economies with better prospects in the short term correspond to Asian emerging countries that as a whole will grow by 6.5% in 2015 and 6.4% in 2016, according to IMF. India leads the good results with a GDP increase of 7.3 percentage points for 2015 (same rate

desapalancamiento del sector privado y de consolidación fiscal. En cambio, el ritmo de crecimiento económico se ralentizó notablemente en las economías emergentes.

El Banco Mundial ha advertido de que prácticamente todos los países emergentes, por primera vez desde los 80, están reduciendo su crecimiento al mismo tiempo. A eso se suma “un entorno externo particularmente desafiante para los exportadores de materias primas”, que deberían enfrentarse no solo a la caída del precio y la demanda de su principal fuente de ingresos sino también, y en esto coinciden con el resto, a unos flujos de inversión extranjera cada vez menores y a las presiones que los mercados ya han empezado a ejercer sobre sus monedas. El enfriamiento del comercio internacional está extendiendo el daño de los exportadores emergentes de materias primas a los de productos manufacturados.

Las economías con mejores perspectivas a corto plazo corresponden a los países emergentes de Asia, que en conjunto crecerán un 6,5% en 2015 y un 6,4% en 2016, según el FMI. India lidera los buenos datos con un aumento del PIB de 7,3 puntos porcentuales para 2015 (la misma

than in 2014) and 7.5 per cent for 2016.

The Asian southeast countries (Indonesia, Malaysia, The Philippine, Thailand and Vietnam) will also grow about 4%, as well as the Africa sub-Saharan region.

In particular, lower commodity prices led to a sharp slowdown in commodity-exporting economies, while growth remained more resilient in commodity-importing countries. The decline in commodity prices, however, had an overall positive effect on global demand, as oil-importing countries tend to have a higher propensity to spend than oil-exporting countries, but in some cases the positive impact on consumption was weaker than expected.

Following three years of weak trade growth, the growth rate of global imports of goods and services declined even further in the first half of the year, before gradually recovering towards the year-end from very low levels. Overall, the volume of world imports

tasa que en 2014) y el 7,5% para 2016.

También crecerán alrededor del 4% los países del sudeste asiático (Indonesia, Malasia, Filipinas, Tailandia y Vietnam) y la región del África subsahariana.

En particular, el descenso de los precios de las materias primas provocó una fuerte desaceleración en las economías exportadoras de estas materias, mientras que el crecimiento mostró mayor capacidad de resistencia en los países importadores de materias primas. No obstante, la reducción de estos precios tuvo un efecto positivo, en general, en la demanda mundial, ya que los países importadores de petróleo tienden a mostrar una mayor propensión al gasto que los países exportadores, si bien, en algunos casos, el impacto favorable sobre el consumo fue menor de lo esperado.

Después de tres años de debilidad del crecimiento del comercio mundial, la tasa de crecimiento de las importaciones mundiales de bienes y servicios descendió aún más en la primera mitad de 2015, antes de recuperarse gradualmente hacia finales de año desde niveles muy bajos. En conjunto, la tasa de crecimiento interanual

grew by only 1.7 per cent year on year in 2015, compared with 3.5 per cent in 2014. As in the case of GDP growth developments, emerging market economies were the main driver behind the global trade weakness, although some advanced economies temporarily experienced extremely weak trade growth as well.

The sharp fall in commodity prices – particularly energy prices – in the second half of 2014 contributed significantly to a decrease in global headline inflation in 2015. Annual inflation in the countries of the OECD area declined to 0.6% (down from 1.7% in 2014), whereas core annual OECD inflation (excluding food and energy) decreased only marginally, from 1.8% in 2014 to 1.7% in 2015.

Although the oil prices remained low overall, they showed considerable volatility throughout 2015, seeing the Brent oil prices fall from 99 \$/barrel on average in 2014 to 52 \$/barrel on average in 2015. After

de las importaciones mundiales en términos reales fue de solo un 1,7% en 2015, frente al 3,5% de 2014. Como en el caso del crecimiento del PIB, las economías emergentes fueron las que más contribuyeron a la atonía del comercio mundial, aunque algunas economías avanzadas también registraron temporalmente un crecimiento extremadamente retraído.

La acusada caída de los precios de las materias primas —en particular de la energía— en el segundo semestre de 2014 contribuyó de forma significativa a la reducción de la inflación mundial en 2015. En los países de la OCDE, la inflación interanual descendió hasta el 0,6% (frente al 1,7% de 2014), mientras que la tasa interanual de inflación subyacente (excluidos energía y alimentos) disminuyó solo marginalmente, del 1,8% en 2014 hasta el 1,7% en 2015.

Aunque los precios del petróleo se mantuvieron reducidos en general, durante 2015 experimentaron una volatilidad considerable, al descender el petróleo Brent de unos 99 \$/barril de media en 2014 a los 52 \$/barril de media en 2015.

a temporary uptick until May 2015, crude oil prices had a decline in the second half of the year, and they continue to reflect an oversupply in the international oil market.

Crude oil demand picked up during 2015 on the back of lower prices, but remained too weak to keep pace with oil supply.

Non-oil commodity prices continued to decline on the back of both supply and demand factors. Lower global demand – particularly from China, which is the main source of demand for a number of metal commodities – added to the downward pressure on non-oil commodity prices. Lower food prices mainly reflected increased supply. Overall, in US dollar terms, food prices decreased by 18%, while the metal price index dropped by 17% in 2015.

Inflation was also strongly influenced by exchange rate movements. While the appreciation of the US dollar and the pound sterling at the beginning of the

Tras un aumento temporal hasta mayo de 2015, los precios del crudo bajaron en el segundo semestre del año y siguieron reflejando un exceso de oferta en los mercados de petróleo internacionales.

La demanda de crudo repuntó durante 2015, debido a unos precios más bajos, pero siguió siendo demasiado débil como para mantenerse al ritmo de la oferta.

Los precios de las materias primas no energéticas continuaron bajando, debido a factores tanto de oferta como de demanda. Una menor demanda mundial, especialmente de China, el mayor demandante de varias materias primas metálicas, añadió presión a la baja a los precios de las materias primas no energéticas. Menores precios de alimentos básicamente reflejaron un incremento de la oferta. En conjunto, en dólares estadounidenses, los precios de los alimentos cayeron un 18%, mientras que el índice de precios de los metales retrocedió un 17% en 2015.

La inflación estuvo muy influenciada por la evolución de los tipos de cambio. Aunque la apreciación del dólar estadounidense y de la libra esterlina a

year led to additional downward pressure on inflation in the respective countries, some emerging market economies, such as Russia, Brazil and Turkey faced upward price pressures stemming from a considerable depreciation of their currencies.

On the other hand, the Euro zone economy was particularly affected by three key aspects of the international environment in 2015: the increasing difference between the economic activity in the developed countries and the emergent economies; the historic weakness of the world trade and a worldwide reduced inflationist pressure due to new decreases of the energy prices and a still high unused productive capacity.

In the United States, economic activity remained resilient, with real GDP growth at 2.4% on average in 2015, unchanged from the previous year. After some weakness at the beginning of the year owing to temporary factors such as bad weather conditions and port traffic disruptions, GDP growth in the

principios de año generó presiones adicionales a la baja sobre la inflación en los respectivos países, algunas economías emergentes, como Rusia, Brasil y Turquía, tuvieron que hacer frente a presiones inflacionistas al alza derivadas de una fuerte depreciación de sus monedas.

Por otra parte, la economía de la zona del euro se vio particularmente afectada por tres aspectos clave del entorno internacional en 2015: la creciente divergencia entre la actividad económica en los países avanzados y en las economías emergentes; la debilidad histórica del comercio mundial, y unas presiones inflacionistas reducidas a escala global, debido a los nuevos descensos de los precios de la energía y a una capacidad productiva sin utilizar todavía elevada.

En Estados Unidos, la actividad económica se mantuvo sólida y registró una tasa media de crecimiento del PIB real del 2,4% en 2015, sin variación con respecto al año anterior. Tras cierta debilidad a principios de año como consecuencia de factores transitorios como unas condiciones meteorológicas adversas y conflictos en el tráfico portuario, el crecimiento del PIB

second and third quarters was fairly robust and mainly driven by final domestic demand, while net exports contributed negatively.

Economic activity then decelerated again in the fourth quarter. Private consumption expenditure remained buoyant against the background of still accommodative financing conditions, lower oil prices, strengthened household balance sheets and improved consumer confidence. The underlying labor market momentum also remained robust, with a further decrease in the unemployment rate to 5.0% at the end of the year. In the light of the sharp decline in energy prices and the appreciation of the US dollar since the second half of 2014, inflation remained extremely low during the whole of 2015. Annual CPI inflation stood at 0.1 per cent on average, down from 1.6 per cent in 2014, while core CPI inflation (excluding food and energy) remained broadly unchanged at 1.8%.

US Monetary policy stayed highly accommodative for most of the year

fue bastante vigoroso en el segundo y tercer trimestres, e impulsado principalmente por la demanda interna, mientras que las exportaciones netas fueron negativas.

En el cuarto trimestre, la actividad económica se desaceleró de nuevo. El gasto en consumo privado permaneció elevado en un contexto de condiciones de financiación todavía acomodaticias, de precios del petróleo más bajos, de mejora de los balances de los hogares y de mayor confianza de los consumidores. El dinamismo subyacente del mercado de trabajo también continuó siendo intenso, con un nuevo descenso de la tasa de paro hasta situarse en el 5% al final del año. A causa de la fuerte caída de los precios de la energía y de la apreciación del dólar estadounidense desde el segundo semestre de 2014, la inflación permaneció en niveles extremadamente bajos durante todo 2015. La inflación interanual medida por el IPC se situó en el 0,1%, en promedio, frente al 1,6% de 2014, mientras que la inflación subyacente medida por el IPC (excluidos la energía y los alimentos) básicamente no varió y fue del 1,8%.

La política monetaria de EEUU mantuvo una orientación muy acomodaticia durante

2015.

On the other hand, the fiscal stance was broadly neutral in the fiscal year 2015, with the fiscal deficit decreasing slightly to 2.5% of GDP, which was the lowest ratio since 2007.

In Japan, the real GDP growth was relatively volatile during the year. On average, real GDP expanded by 0.7 per cent in 2015, which was a slight acceleration from 2014, when Japan passed through a strong recession owing to a hike in VAT rates.

The fading base effects of this tax increase also led to a slowdown in inflation to 0.8 per cent on average (down from 2.7 per cent in 2014).

In the United Kingdom, economic activity slowed moderately in 2015. Annual GDP growth decelerated to 2.2 per cent in 2015 from almost 3.0 per cent in 2014, according to preliminary estimates.

la mayor parte de 2015.

Por otra parte, la política fiscal fue básicamente neutral en el ejercicio fiscal 2015, y el déficit público se redujo ligeramente hasta situarse en el 2,5% del PIB, la ratio más baja desde 2007.

En Japón, el crecimiento del PIB real fue relativamente volátil durante el año. El PIB real registró un avance del 0,7%, en promedio, en 2015, lo que representa una ligera aceleración con respecto a 2014, año en que Japón experimentó una severa recesión como consecuencia de una subida de los tipos del IVA.

La desaparición de los efectos de base de este aumento fiscal también llevó a una desaceleración de la inflación que, en promedio, se situó en el 0,8% (frente al 2,7% de 2014).

En el Reino Unido, la actividad económica experimentó una desaceleración moderada en 2015. Según estimaciones preliminares, el crecimiento interanual del PIB descendió hasta el 2,2% en 2015, frente al casi 3% de 2014.

Low inflation contributed to the increase in the real disposable income of households, thereby supporting private consumption and GDP growth. Compared with the previous year, the labour market continued to strengthen and the unemployment rate declined to around 5 per cent by the end of 2015. Inflation declined compared with one year before, hovering around the level of 0% throughout the year, on the back of low energy and food prices as well as the appreciation of the pound sterling.

In China, the gradual slowdown of the economy continued against the backdrop of slower investment growth and weaker exports. Annual GDP growth decreased to 6.8% in 2015 from 7.3% in the previous year. Faced with declining CPI inflation (down from 2.0% in 2014 to 1.5% in 2015) and in order to contribute to a stabilization of growth, the People's Bank of China continued the policy loosening that it had started in November 2014, with several additional cuts of benchmark and reserve requirement rates during 2015.

Los reducidos niveles de inflación contribuyeron al aumento de la renta disponible real de los hogares, favoreciendo así el consumo privado y el crecimiento del PIB. En comparación con el año anterior, el mercado de trabajo continuó fortaleciéndose y la tasa de paro disminuyó hasta cerca del 5% al final de 2015. La inflación se redujo en comparación con el año anterior, fluctuando en torno al 0% durante 2015, como consecuencia de los bajos precios de la energía y de los alimentos, así como de la apreciación de la libra esterlina.

En China, la desaceleración gradual de la economía continuó en un contexto de crecimiento más lento de la inversión y de mayor debilidad de las exportaciones. El crecimiento interanual del PIB descendió hasta situarse en el 6,8% en 2015, frente al 7,3% del año precedente. Para abordar la caída de la inflación medida por el IPC (desde el 2% en 2014 hasta el 1,5% en 2015) y para contribuir a la estabilización del crecimiento, el Banco Central de la República Popular China continuó aplicando medidas de relajación de la política monetaria.



Additionally, further reforms were introduced which led to a depreciation of the renminbi – and other emerging market currencies – against the US dollar. Regarding fiscal policy, public infrastructure spending was raised in order to support total investment.

In the course of 2015 the exchange rate of the euro weakened in nominal effective terms. Developments in the euro exchange rate continued to reflect to a large extent the different cyclical positions and monetary policy stances across major economies.

The nominal effective exchange rate of the euro (as measured against 38 major trading partners) declined by more than 3 per cent in annual terms. Bilaterally, the euro weakened strongly against the US dollar (-11 per cent).

On the other side, Latin America, whose more advanced countries have acted as emergency shelter for the Spanish companies during the crisis toughest times, is the region in the world that

Además, se introdujeron reformas adicionales lo que condujo a una depreciación del renminbi —y de las monedas de otras economías emergentes— frente al dólar estadounidense. En cuanto a la política fiscal, se incrementó el gasto en infraestructuras públicas a fin de apoyar la inversión total.

Durante 2015, el tipo de cambio del euro se depreció en términos efectivos nominales, y su evolución continuó reflejando, en gran medida, las distintas posiciones cíclicas y orientaciones de la política monetaria de las principales economías.

El tipo de cambio efectivo nominal del euro (medido frente a las monedas de los 38 principales socios comerciales) se depreció más del 3% en términos interanuales. Bilateralmente, la moneda única se debilitó considerablemente frente al dólar estadounidense (-11%).

Por otra parte, América Latina, cuyos países más avanzados han actuado como refugio de emergencia para las empresas españolas en los momentos más duros de la crisis, es la región del mundo que presenta

shows the worst growing prospects in the short term. IMF forecasts a decrease of 0.3% in the Latin-American region for 2015, percentage that grows up to 3.0% in the case of Brazil, the world power with the darkest prospects for 2015 and 2016, together with Russia (the country for which IMF forecasted a backward step of 3.8% in 2015).

peores perspectivas de crecimiento a corto plazo. El FMI prevé una caída del 0,3% en la región latinoamericana para 2015, porcentaje que aumenta hasta el 3,0% en el caso de Brasil, la potencia mundial con las expectativas más oscuras para 2015 y 2016, junto con Rusia (el país donde el FMI vaticinó un retroceso del 3,8% en 2015).



EVOLUCION DEL MERCADO DE FLETES

FREIGHT MARKET EVOLUTION

Along the year 2015, trade growth could not keep up with the supply of transportation capacity in any shipping sector, especially in transporting dry bulk. The rather moderate development of the Chinese economy dampened demand growth. The small 2 per cent growth of the seaborne iron ore trade and the negative development of the coal trade (-5.2 per cent) exacerbated the over-capacities of the already ailing bulk carrier market.

As a consequence, dry bulk earnings have hit rock bottom, probably not covering the operating expenditure most of the time and there is no sign of recovery in the near future. Rates for larger ship sizes developed worst throughout the second half of 2015. Much like in the container shipping industry, the market participants were hoping for a noticeable demand increase, which simply did

Durante el año 2015, el crecimiento del mercado no pudo mantenerse a la par de la oferta de capacidad de transporte en ningún sector marítimo, especialmente en el de carga seca. La evolución moderada de la economía china desalentó el crecimiento de la demanda. El escaso 2% de crecimiento del transporte marítimo de mineral y el desarrollo negativo del mercado del carbón (-5,2%) agravó las sobrecapacidades del ya renqueante mercado de bulk carriers.

Como consecuencia, los ingresos de los graneles secos tuvieron precios de saldo, no cubriendo probablemente los gastos de explotación en muchas ocasiones y sin signos de recuperación en un futuro cercano. Los índices de los buques de mayor tamaño evolucionaron peor en el segundo semestre de 2015, esperando todos los implicados en el mercado, al igual que en la industria de portacontenedores, un aumento evidente de la demanda, que



not occur.

At the end of November of 2015, the Baltic Dry Index hit 498, a new all-time low. For most of the year, the majority of ships have traded below OPEX (operating expense) levels, resulting in financial losses for many companies.

The Baltic Dry Index, that on 20th May, 2008, reached 11,793 points, in February 2016, crashed to 307 points. Moreover, there is still a bulk of new transport capacities in the order books and the reduction of the Chinese GDP growth paint a rather bleak future.

The dry bulk market experienced a troublesome 2015 as the ongoing decline in Chinese coal imports was not countered by any significant upswing elsewhere. Whereas iron ore imports were on a par with 2014, steel export from China reached a new high, benefitting mid-sized ships. For 2016, much depends on what Chinese steel mills will do. Will they continue production above

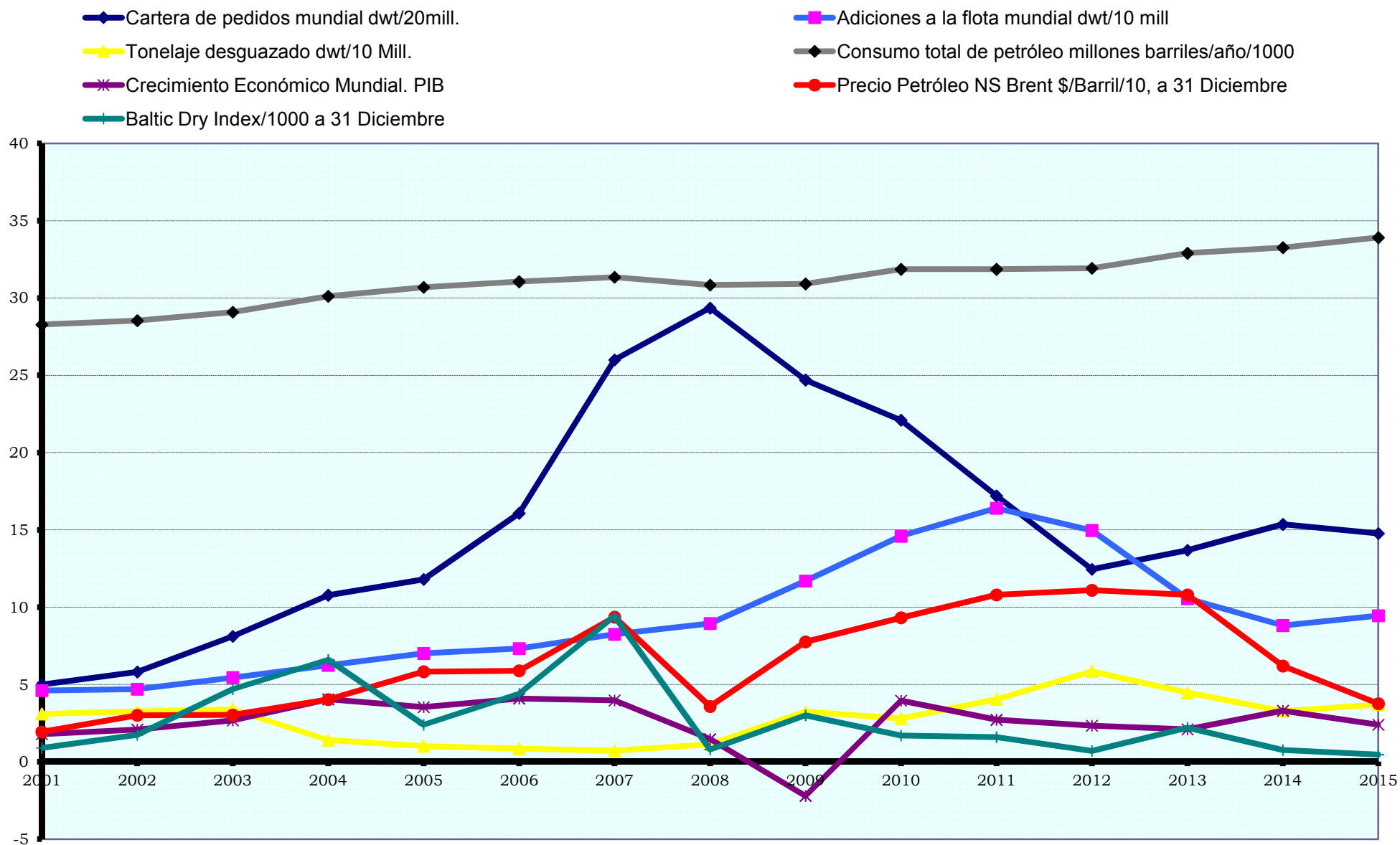
simplemente no ocurrió.

A finales de Noviembre de 2015, el Baltic Dry Index alcanzó los 498 puntos, un nuevo mínimo histórico. Durante casi todo el año, la mayoría de los buques operó por debajo del nivel OPEX (gastos operativos), traduciéndose en pérdidas financieras para muchas empresas.

El Baltic Dry Index, que el 20 de Mayo de 2008 alcanzó los 11.793 puntos, en Febrero de 2016 se estrelló hasta los 307 puntos. Si a esto se añade que hay una gran cantidad de nuevas capacidades de transporte en las carteras de pedidos y la reducción del crecimiento del PIB chino, todo esto pinta un futuro sombrío.

El mercado de graneles secos tuvo un año 2015 complicado ya que el continuo descenso de la importaciones chinas de carbón no se contrarrestó con ningún alza significativa. Mientras que las importaciones de mineral de hierro estuvieron a la par de 2014, las exportaciones de acero de China alcanzaron un nuevo incremento beneficiando a los buques de tamaño medio. En 2016 dependerá de las acerías, si continúan la producción por encima del

INDICADORES DE MERCADO



domestic consumption or substitute domestically mined ore with imported ore?

From the total of 10.77 billion tonnes in world seaborne trade in 2015, about 30.3 per cent are attributable to liquid bulks. Ten years ago, this share was some ten per cent higher. Backed by low prices, the crude oil trade grew by a strong 3.8 per cent in 2015, the oil products trade even increased by 6.3 per cent.

Both the crude oil tanker and oil product tanker markets enjoyed an extraordinarily strong freight market throughout 2015; ignited by the drop in oil prices that began in mid-2014 and supported by a relatively low supply-side growth in 2015. It was the best year for all oil tankers since the market crashed in late 2008. Strong refinery margins meant that the demand for all oil tankers was high all year –with a momentary pause for much-needed refinery maintenance. Going forward, the significant building of oil stocks in 2015 may slow tanker demand growth somewhat in 2016.

consumo doméstico o sustituyen a nivel nacional el mineral de las minas por el importado.

De un total de 10.770 millones de toneladas del comercio marítimo mundial en 2015, un 30,3% se atribuía a los graneles líquidos. Hace diez años, este porcentaje era un 10% mayor. Avalados en los bajos precios, el mercado de crudo creció un 3,8% en 2015, mientras que el de productos incluso se incrementó en un 6,3%.

Tanto el mercado de crudo como el de productos disfrutaron de un mercado de fletes extraordinariamente fuerte durante todo 2015; provocado por la caída de los precios del petróleo que comenzó a mediados de 2014 y mantenidos por un relativamente bajo crecimiento de la oferta. Fue el mejor año para todos los petroleros desde finales de 2008. Fuertes márgenes en refinería se tradujeron en una gran demanda para todo tipo de los petroleros durante todo el año –con una pausa momentánea para el mantenimiento de la refinería. Más aún, el crecimiento significativo de stocks de petróleo en 2015 puede frenar el crecimiento de la demanda en 2016.

The strong demand growth fuelled the charter rate rally for tankers that has already started some two years ago. According to Fearnleys, VLCC tankers showed time charter rates in a range of 52,000 US\$/day at the turn of the years 2015/2016 while Suezmax tankers showed time charter rates in a range of 36,500 US\$/day during January 2016. Though still well below the historical peak in late 2004, owners earned more than twice the rates observed during 2012 and 2013.

On the other side, BIMCO expects Iran's return to the crude oil export market in 2016 to disrupt current trade patterns. As Iran rebuilds its market share, it will seek to take the place of neighboring and West African competitors in supplying European and Asian markets. Time will tell if this will also bring higher tanker demand.

It is expected similar market conditions to develop for oil product tankers. For the full year, freight rates are predicted to be lower in 2016 compared to 2015.

In the long run, development in the

El fuerte crecimiento de la demanda alimentó el repunte de los fletamentos de buques tanque que comenzó hace unos dos años. Según Fearnleys, los VLCC mostraron cierres de unos 52.000 US\$/día a finales de 2015, mientras los Suezmax mostraban unos niveles de alrededor de 35.500 US\$/día durante Enero de 2016. Aunque muy lejos aún del histórico pico de finales del año 2004, los armadores obtuvieron más del doble de los índices de niveles observados durante 2012 y 2013.

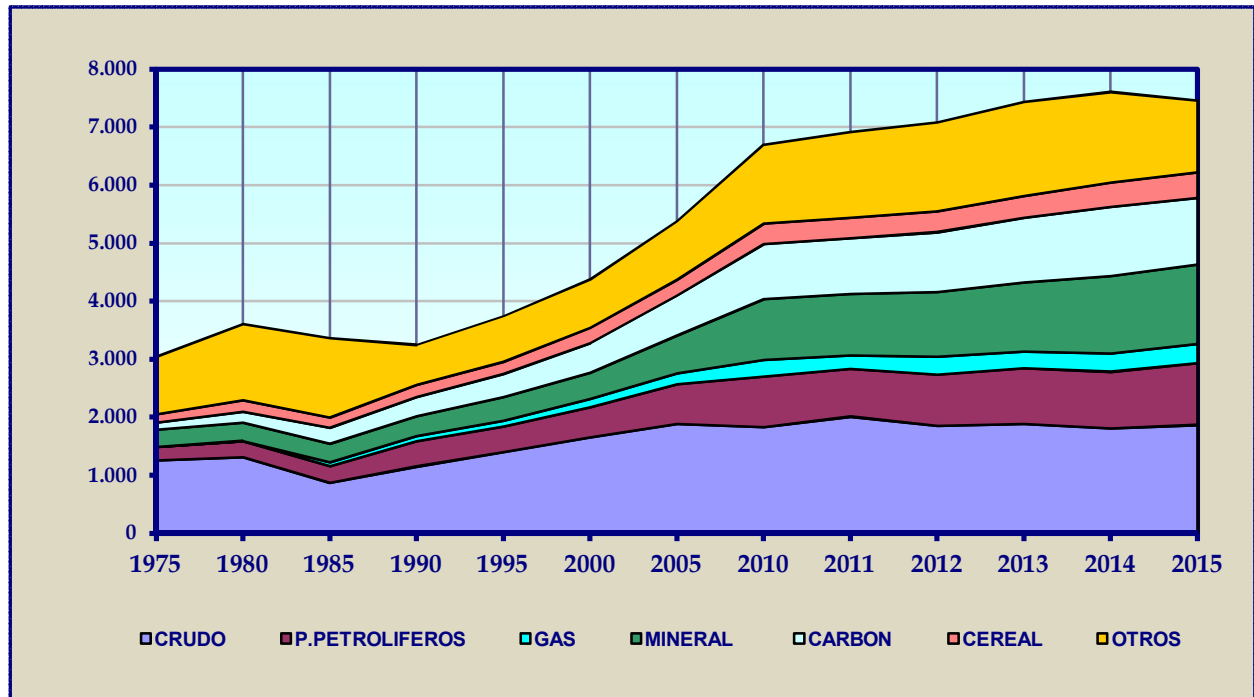
Por otra parte, BIMCO espera que la vuelta de Irán al mercado de exportación de crudo en 2016 trastoque el actual modelo de mercado. Al tiempo que Irán reestructura su posición en el mercado, busca desplazar a sus vecinos y competidores de África occidental para suministrar a los mercados europeos y asiáticos. El tiempo dirá si esto trae una mayor demanda de buques tanque.

Se esperan condiciones similares de mercado para los buques de productos. Para el año entero, los fletes se prevén que serán menores en 2016 que en 2015.

A largo plazo, la evolución del mercado de

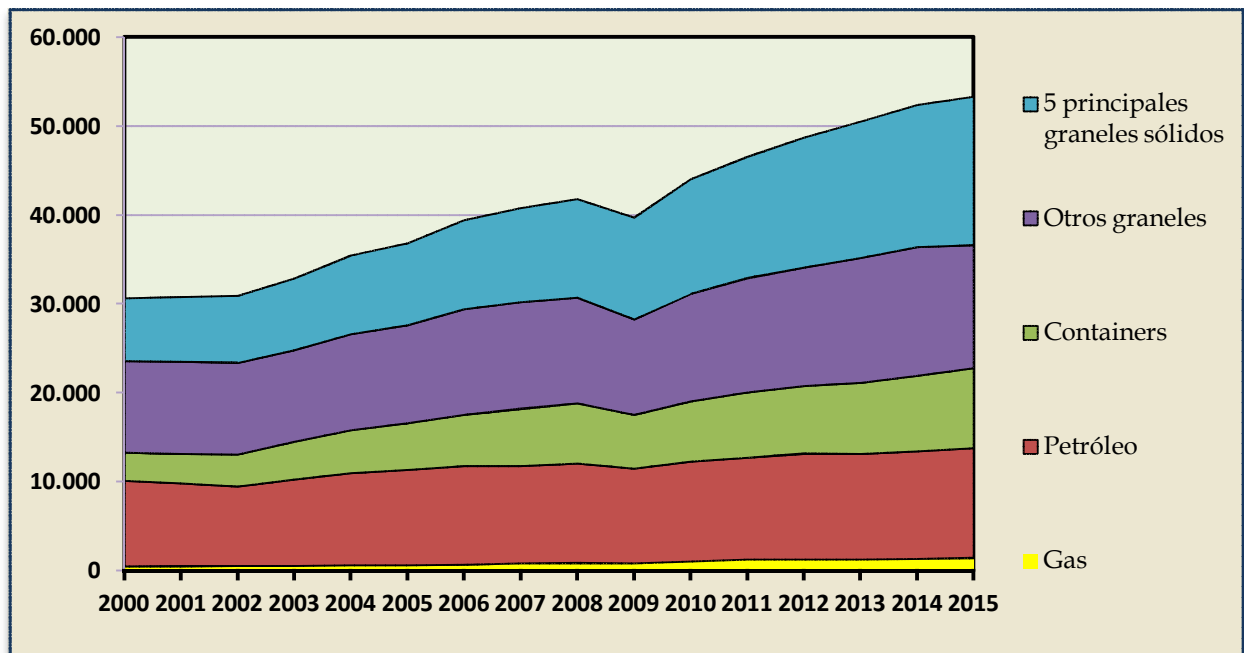


TRAFICO MARITIMO MUNDIAL (1975-2015)



En millones de toneladas

TONS-MILLA TRANSPORTADAS (2000-2015)



2014 - Estimated / 2015 Forecast

Billions of ton-miles

Fuente: UNCTAD

(based on data from Clarkson Research Services)

products market will gain importance as pipeline transports of crude oil increase and refineries are built closer to the production wells.

Disappointing European demand for containerized goods versus the strong growth of imports into the US slowed the demand for container ships significantly. At the same time, 900,000 TEU worth of ultra large container ship capacity was delivered. Overall, the market imbalance worsened as the supply-side rose to a four-year high (8.0 per cent in 2015) while the demand-side growth rate hit a three-year low.

Consequently, container time charter rates declined noticeably since mid of 2015, with the HARPEX Containership Index falling by 43%. Similar to 2104, the growth of container trade could not keep step with fleet growth.

Towards the end of 2015, idled container ship capacity reached a high not seen since 2010 at over one million TEU, as ships of all sizes

productos ganará importancia ya que los transportes de crudo por tubería aumentan y las refinerías se construyen más cerca de los pozos de producción.

Una demanda decepcionante de mercancías contenerizadas en Europa frente al fuerte crecimiento de las importaciones de EEUU frenó considerablemente la demanda de portacontenedores. Al mismo tiempo se entregaron nuevos portacontenedores ultra grandes equivalentes a 900.000 Teu. En general, el desequilibrio de mercado empeoró ya que la oferta aumentó al 8% en 2015 (por cuarto año) mientras la demanda descendía por tercer año consecutivo.

Por todo lo anterior, los time charter de portacontenedores disminuyeron sensiblemente desde mediados de 2015, cayendo el índice HARPEX un 43%. Como en 2014, el crecimiento del mercado de contenedores no pudo mantenerse a la altura del crecimiento de la flota.

A finales de 2015, la capacidad de portacontenedores inactivos alcanzó un aumento no visto desde 2010 de más de un millón teu, ya que buques de todos los tamaños

were swiftly removed from over-supplied trade lanes. But it did not prove to be enough to counter the drop in demand and subsequent revenue erosion.

The last quarter of 2015 was pretty troublesome for the methane tanker owners, with a spot charter average of 30,000 \$/day in the routes toward the East of Suez Canal, almost 60 per cent less than in the previous year. Besides 17 per cent of the world liquefaction capacity remained idle. Another problem in the short term is the significant increase of the world methane ship fleet that is expected to grow by 12 per cent in 2016, double than in 2015. In fact, this overcapacity is already affecting the seaborne LNG rates that remain low in spite of the increase of the world trade of this gas: 61 million tonnes in the last quarter of 2015, some 6 per cent more than in the previous quarter.

According to Drewry, four new methane vessels enter the fleet in the last quarter of 2015, when already the supply amounted 38 vessels. This trend is going to continue during 2016 as 53 new

fueron rápidamente retirados de las rutas comerciales con exceso de oferta, aunque esto no fue suficiente para contrarrestar el descenso de la demanda y posterior merma de ingresos.

El último trimestre de 2015 fue bastante complicado para los armadores de metaneros, con una media de los fletes spot de 30.000 \$/día en las rutas hacia el este del Canal de Suez, casi un 60% menos que el año anterior. Además un 17% de la capacidad mundial de licuefacción permaneció inactiva. Otro problema a corto plazo es el aumento significativo de la flota mundial de buques metaneros que se espera crezca un 12% este año, el doble que en 2015. De hecho, esta sobrecapacidad ya está afectando a los fletes de transporte de GNL, que se mantienen bajos pese al aumento del comercio mundial de este gas: 61 millones de toneladas en el último trimestre de 2015, un 6% más que el trimestre anterior.

Siempre según Drewry, cuatro nuevos metaneros entraron en servicio en el último trimestre de 2015, cuando el exceso de oferta era ya de 38 buques. Esta tendencia va a continuar durante todo 2016 ya que se

entries are expected in contrast to only three vessels out for scrapping. The excess of vessel supply will be the key problem for the LNG transport in the year 2016.

Just until the fall of the hydrocarbon prices in the last year, LNG prices in Asia were high compared with the piped gas in Europe. That is why the re-export from Europe to Asia became a very profitable business and caused a strong demand of seaborne LNG.

esperan 53 entregas de buques nuevos frente a sólo 3 bajas para reciclaje. El exceso de oferta de buques será el problema clave para el transporte de GNL en 2016.

Hasta la caída de los precios de los hidrocarburos durante el año pasado, los precios del GNL en Asia eran altos en comparación con el gas canalizado en Europa, por lo que la re-exportación desde Europa hacia Asia se convirtió en un negocio muy rentable y provocó una fuerte demanda de transporte marítimo de GNL.



EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL

WORLD MERCHANT FLEET DEVELOPMENT

At the start of 2016, world shipping and shipbuilding are now in the eighth year of crisis and overall, 2015 has been another bad year for the shipping industry. Bulker carriers and container vessels have been suffering from massive overcapacity, while tankers have been surprisingly busy supported by unreasonable low oil prices. Only tankers and cruise ships registered noticeable amounts of newbuilding activity, whilst the global economic expansion continued to slow down,

It is worth mentioning that 2015 was one of the best years for the tanker market ever. In contrast, 2015 was a very bad year for the bulk carrier market and it ended even worse.

After a record of new capacity entering the container fleet in 2015, the container shipping industry still suffers of an overcapacity. As a result, the fleet of idled

A comienzos de 2016, el transporte marítimo y la construcción naval se encuentran en el octavo año de crisis, y sobre todo 2015 fue otro mal año para la industria marítima. Bulkcarriers y portacontenedores han estado sufriendo de una masiva sobre-capacidad, mientras que los buques tanque sorprendentemente han estado ocupados gracias a los poco razonables bajos precios del petróleo. Solamente éstos junto a los cruceros registraron una importante actividad constructora, mientras la economía mundial seguía ralentizándose.

Es digno de mención que 2015 fue uno de los mejores años para el mercado de buques tanque. Sin embargo, 2015 fue un año muy malo para el mercado de bulk carriers que finalizó aún peor.

Tras un récord en la nueva capacidad que entró en la flota de portacontenedores en 2015, su industria sigue sufriendo de sobre-capacidad. El resultado es que la flota



container ships has hit a new six-year high with an increasing number of larger vessels out of work at the end of 2015.

The growth of the world merchant fleet has slowed. At the start of 2016, the world merchant fleet (ships of 300 gt and over) consisted of 51,404 vessels with a combined tonnage of 1.72 billion dwt, a year-on-year increase of 3.3 per cent in terms of tonnage, and by 1.9 per cent in terms of vessel number. This is the lowest increase since more than a decade. For the first time since the peak of the shipbuilding cycle, the average age of the world merchant fleet is (slightly) rising, as a result of fewer deliveries since 2014.

At the start of 2016, the global order book comprised 3,880 merchant vessels (295 million dwt), a year-on-year decline of 3.9 per cent in dwt terms. The decrease is primarily due to low ordering volumes in the dry bulk carrier sector (-25.4 per cent).

The global order book equalled 17.2 per cent of the total merchant fleet at the end of 2015 (tankers: 20.1 per cent, fully

inactiva de portacontenedores incrementa, por sexto año, el número de grandes buques amarrados a finales de 2015.

El crecimiento de la flota mercante mundial se ha ralentizado. A comienzos de 2016, la flota mercante mundial (buques de más de 300 gt) constaba de 51.405 buques con un tonelaje combinado de 1.716 millones tpm, un incremento interanual del 3,2% en términos de tonelaje y del 1,9% en número de buques. Ha sido el menor incremento en más de una década. Por vez primera desde el pico más alto del ciclo de construcción naval, la edad media de la flota mercante mundial está aumentando ligeramente por el descenso de las entregas desde 2014.

A comienzos de 2016, la cartera de pedidos mundial constaba de 3.880 buques mercantes (295 millones tpm), un descenso del 3,9% interanual en tpm. El descenso se debe ante todo a los bajos volúmenes de pedidos en el sector de los bulk carriers (-25,4%).

La cartera de pedidos mundial equivalía al 17,2% de la flota mercante mundial a finales de 2015 (20,1% de buques tanque,

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDERAS

EVOLUCION DURANTE 2015

Ordenadas por TPM 01/2016 (01/2015)	1 de ENERO 2015				1 de ENERO 2016				%Tpm total mundo	%Cam- bio Tpm s/2014
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1000 TEU	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1.000 TEU		
1 (1) Panamá	6.745	221.472	342.950	3.074	6.517	212.868	324.583	3.291	18,9	-5,4
2 (2) Liberia	2.996	127.087	198.800	3.731	3.036	128.656	200.964	3.855	11,7	1,1
3 (3) Is. Marshall	2.345	103.432	168.584	1.028	2.681	118.855	193.090	1.209	11,3	14,5
4 (4) Hong Kong(SAR)	2.271	92.274	150.332	2.215	2.364	99.961	161.024	2.595	9,4	7,1
5 (5) Singapur	2.208	73.957	112.317	1.989	2.353	81.515	124.274	2.110	7,2	10,6
6 (7) Malta	1.757	53.050	81.503	941	1.957	62.250	94.502	1.282	5,5	15,9
7 (6) Grecia	1.044	44.046	78.196	152	983	41.195	73.110	73	4,3	-6,5
8 (8) China	2.818	46.166	72.443	603	2.855	45.949	71.967	635	4,2	-0,7
9 (9) Bahamas	1.132	49.252	63.308	221	1.166	52.306	66.971	224	3,9	5,8
10 (10) Reino Unido (T)	797	27.766	37.764	801	731	27.020	35.458	871	2,1	-6,1
-Isla de Man	340	13.692	22.363	125	316	13.486	21.881	128	1,3	-2,2
-Reino Unido N	457	14.075	15.401	676	415	13.535	13.577	743	0,8	-11,8
11 (11) Chipre	829	20.813	32.954	464	813	20.530	32.542	443	1,9	-1,3
12 (12) Japón	2.524	16.080	21.554	16	2.633	21.092	30.931	46	1,8	43,5
13 (13) Noruega (T)	781	14.466	18.289	73	774	14.359	18.091	63	1,1	-1,1
- NIS	363	12.935	16.952	69	358	12.904	16.884	59	1,0	-0,4
- Noruega N	418	1.531	1.337	4	416	1.455	1.207	4	0,1	-9,7
14 (15) Dinamarca (T)	462	14.235	16.581	880	461	15.166	17.178	986	1,8	3,6
- DIS	325	13.688	16.005	874	331	14.585	16.554	980	1,0	3,4
- Dinamarca N	137	547	577	6	130	581	623	6	0,0	8,1
15 (16) Corea -Sur	1.023	10.117	16.327	92	1.048	10.713	16.225	106	0,9	-0,6
16 (14) Italia	732	15.926	16.945	120	705	15.524	15.875	127	0,9	-6,3
17 (17) India	799	8.590	14.719	30	834	9.055	15.507	35	0,9	5,4
18 (18) Indonesia	2.535	9.306	12.990	165	2.721	10.768	14.988	167	0,9	15,4
19 (21) Tanzania	200	6.254	11.667	11	205	7.085	13.235	8	0,8	13,4
20 (19) Ant&Barbuda	1.117	9.783	12.624	737	1.026	8.821	11.379	647	0,7	-9,9
21 (20) Alemania	316	11.346	12.550	928	274	10.193	11.282	839	0,7	-10,1
22 (22) Bermudas	140	10.672	9.827	50	134	10.044	8.976	13	0,5	-8,7
23 (23) Turquía	878	5.883	8.702	97	853	5.909	8.532	112	0,5	-2,0
24 (37) Portugal	183	2.995	3.764	174	258	6.377	8.352	381	0,5	121,9
25 (24) Bélgica	80	5.133	8.328	1	84	5.121	8.163	1	0,5	-2,0
26 (25) EEUU	349	7.166	8.039	257	330	6.834	7.775	241	0,5	-3,3
27 (26) Holanda (T)	860	7.141	7.910	287	836	6.674	7.383	278	0,4	-6,7
28 (31) Rusia	1.385	5.021	6.146	79	1.446	5.783	7.334	84	0,4	19,3
29 (29) Vietnam	1.339	3.997	6.627	31	1.329	4.274	7.054	33	0,4	6,4
30 (27) Malasia	419	5.524	7.051	18	423	5.363	6.918	20	0,4	-1,9
31 (30) Francia (T)	210	5.485	6.559	190	200	5.419	6.513	199	0,4	-0,7
32 (28) Filipinas	829	4.554	6.743	41	886	4.059	6.249	44	0,4	-7,3
33 (32) Kuwait	49	3.087	5.410	22	49	3.048	5.330	22	0,3	-1,5
34 (33) Tailandia	532	3.056	4.972	28	545	3.226	5.302	28	0,3	6,6
35 (34) Taiwan	154	3.178	4.752	127	162	3.433	5.106	137	0,3	7,5
36 (36) Irán	337	2.775	4.244	99	365	3.020	4.633	106	0,3	9,2
37 (35) Is. Caimán	124	3.391	4.383	0	120	3.138	4.017	0	0,2	-8,3
38 (40) Brasil	109	1.939	2.950	57	116	2.263	3.568	57	0,2	20,9
39 (41) Arabia Saudi	87	1.949	2.521	46	100	2.560	3.552	50	0,2	40,9
40 (38) Gibraltar	265	2.662	3.185	94	267	2.812	3.326	97	0,2	4,4
48 (46) España	144	2.212	1.842	6	135	2.130	1.743	5	0,1	-5,4
TOTAL MUNDIAL	50.421	1.104.761	1.661.008	20.602	51.405	1.145.991	1.716.088	22.106	100,0	3,3

Buques de más de 300 GT

Fuente: I.S.L. Bremen

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS MUNDIALES (1981-2015)

<i>PAISES</i>	1981	1986	1991	1996	2001	2006	2011	2015
Panamá	27,657	41,305	4,949	79,581	119,448	153,425	208,760	212,868
Liberia	74,906	52,649	52,427	58,137	50,582	67,067	117,076	128,656
Bahamas	0,197	5,985	1,541	23,873	31,936	39,087	48,053	52,306
Singapur	6,888	6,268	8,488	16,393	20,773	31,148	51,443	81,515
Grecia	42,005	28,391	22,753	27,184	28,304	32,193	41,199	41,195
Malta	231	2,015	6,916	19,058	26,671	24,603	43,911	62,250
China R.P.	7,653	11,567	14,299	15,785	15,462	22,026	35,615	45,949
Reino Unido	25,419	11,567	6,611	6,216	10,894	19,75	29,363	27,020
Chipre	1,819	10,617	20,298	23,081	22,686	19,082	20,715	20,530
Noruega	21,675	9,295	23,586	21,089	21,368	16,908	14,354	14,359
Alemania	9,278	7,084	5,971	5,721	6,290	11,167	15,266	10,193
Corea del Sur	5,142	7,184	7,821	6,835	5,816	9,577	11,501	10,713
Italia	10,641	7,897	8,122	6,131	9,205	12,367	18,066	15,524
Japón	40,836	38,488	26,407	17,570	13,227	11,478	16,523	21,092
India	6,02	6,54	6,517	6,590	6,244	7,9	8,906	9,055
Estados Unidos	18,908	19,901	20,291	9,992	8,156	9,910	7,855	6,834
Rusia	23,493	24,961	26,405	9,036	6,401	5,384	5,006	5,783
Filipinas	2,54	6,922	8,626	8,768	5,904	4,798	4,921	4,059
Taiwan	1,888	4,273	5,888	6,002	4,488	2,743	2,734	3,433
Brasil	5,133	6,212	5,883	4,379	3,628	2,068	1,944	2,263
Total:	563,098	309,121	283,799	371,421	417,483	502,681	703,211	775,60
TOTAL MUNDIAL	420,84	404,91	436,00	472,61	537,35	639,658	977,93	1,145,991

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 PAISES POR FLOTAS CONTROLADAS

PAISES DE DOMICILIO (Ranking Diciembre 2015)	FLOTA EN REGISTRO NACIONAL '000TPM	FLOTA EN REGISTRO EXTRANJERO '000TPM	FLOTA TOTAL '000TPM	CARTERA DE PEDIDOS '000 TPM	Indice de Renovación (%)
<i>Grecia</i>	68.784	255.622	324.406	45.523,94	14,03
<i>Japón</i>	28.530	215.212	243.743	17.426,94	7,15
<i>China</i>	71.407	131.668	203.076	26.767,95	13,18
<i>Alemania</i>	11.251	109.542	120.793	9.449,14	7,82
<i>Corea del Sur</i>	14.991	66.986	81.977	10.362,59	12,64
<i>Noruega</i>	15.466	48.105	63.571	10.684,82	16,80
<i>Estados Unidos</i>	4.633	52.532	57.165	5.941,66	10,39
<i>Singapur</i>	32.235	23.583	55.819	27.779,07	49,76
<i>Taiwan (Taipei)</i>	5.010	42.634	47.644	9.945,63	20,87
<i>Italia</i>	14.515	31.814	46.329	525,97	1,13
<i>Dinamarca</i>	15.774	21.953	37.726	7.047,20	18,68
<i>Hong Kong (SAR)</i>	27.174	9.197	36.371	11.557,09	31,77
<i>Canadá</i>	880	29.594	30.474	3.411,91	11,19
<i>Turquía</i>	8.272	20.879	29.151	1.195,72	4,10
<i>Reino Unido</i>	6.541	20.534	27.075	7.061,36	26,08
<i>India</i>	14.848	9.100	23.948	1.184,55	4,94
<i>Rusia</i>	6.103	15.080	21.183	615,33	2,90
<i>Bélgica</i>	7.186	12.883	20.068	825,27	4,11
<i>Irán</i>	3.987	13.785	17.771	164,81	0,92
<i>Indonesia</i>	12.969	1.940	14.909	303,75	2,03
<i>Arabia Saudi</i>	2.858	10.670	13.528	3.200,00	23,65
<i>EAU</i>	309	12.292	12.601	1.007,43	7,99
<i>Malasia</i>	6.292	6.033	12.324	376,65	3,05
<i>Francia</i>	3.122	7.779	10.901	3.085,36	28,30
<i>Holanda</i>	5.563	5.201	10.764	1.957,09	18,18
<i>Kuwait</i>	5.324	4.985	10.309	1.821,50	17,67
<i>Bermuda</i>	0	8.694	8.694	11.834,53	136,12
<i>Brasil</i>	2.589	5.987	8.576	1.967,11	22,94
<i>Suiza</i>	1.524	6.317	7.841	6.864	88,53
<i>Vietnam</i>	6.254	1.170	7.424	390,74	5,26
TOTAL de los 30	404.391	1.201.771	1.606.161	230.279,11	14,33

Fuente: Fairplay / I.S.L. Bremen

cellular container vessels: 17.7 per cent, dry bulk carriers: 16.4 per cent).

17,7% de buques totalmente portacontenedores y 16,4% de bulk carriers).

While demolition activity remained high in 2015 with 37 million dwt, a total of 1,569 vessels of a combined 95 million dwt have been reported delivered in 2015, a marginal increase in dwt terms compared to 2014, but far away from the peak of the newbuilding cycle with on average 145 million dwt deliveries between 2009 and 2012.

Mientras la actividad del desguace de buques continuó alta en 2015, un total de 1.569 buques con 95 millones de tpm combinado se han entregado en 2015, un incremento marginal en tpm comparado con 2014, pero lejos del pico máximo del ciclo constructor con una media de 145 millones tpm de entregas entre 2009 y 2012.

Greece and Japan remain the two largest ship-owning countries by capacity, controlling almost 33 per cent the world's tonnage at the start of 2016.

Grecia y Japón siguen siendo los dos mayores países armadores por capacidad de flota, controlando casi el 33% del tonelaje mundial a comienzos de 2016.

Today, dry bulk carriers account for the greatest part in the world merchant fleet with a dwt-share of 43.9 per cent; this is the result of high growth rates up to 15 per cent between 2011 and 2013. But 2015 saw a twelve-year low in fleet growth with only 1.9 per cent, as deliveries of new bulk carriers amounted to only 47 million dwt and scrapping volume reached at least 30 million dwt, which reflects the poor market conditions in the bulker segment.

Hoy por hoy, los bulk carriers representan la mayor parte de la flota mercante mundial con un porcentaje del 43,9%, debido a los altos porcentajes de crecimiento de hasta el 15% entre 2011 y 2013. Pero 2015 mostró un descenso, tras 12 años de crecimiento de la flota, con tan solo el 1,9%, ya que las entregas de nuevos bulk carriers tan sólo fueron de 47 millones tpm y el volumen desguazado de al menos 30 millones de tpm, lo que refleja las pobres condiciones de mercado en este sector.

Newbuilding activities in the dry bulk sector reflects the poor market conditions: Ordering volume in 2015 declined especially in the bulk carrier sector with only 258 bulkers (18 million dwt), the lowest level of bulker ordering since 2001. For comparison: In 2013, more than 1,100 dry bulk carrier orders had been placed. At the start of 2016, the bulk carrier order book as a percentage of the bulk carrier fleet stood at 16.4 per cent, compared to 22.5 per cent a year earlier.

Bulk carrier newbuilding prices, especially for larger vessels, were nearly on the same (low) level as at the beginning of 2014, of course a reaction to the weak demand and low commodity prices.

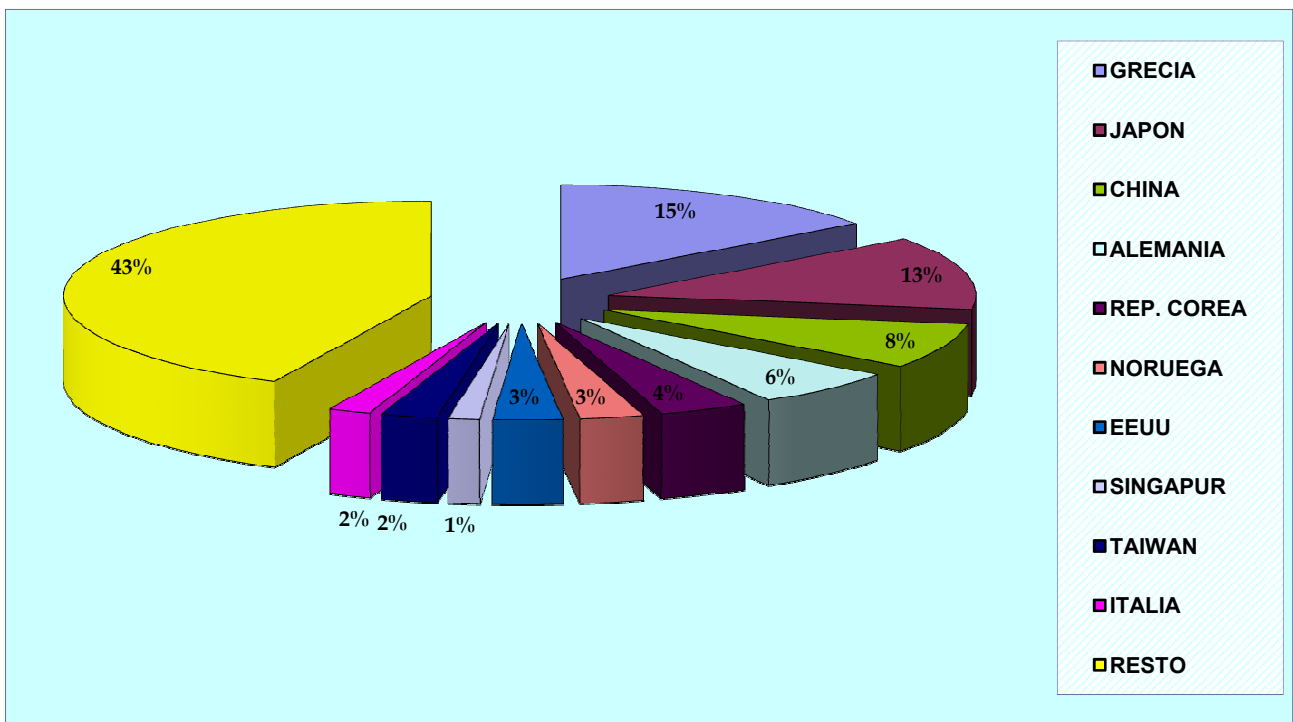
Currently, the tanker market benefits from the collapsed crude oil prices, and ongoing high OPEC production. Though fleet growth exceeds demand, the supply side is reduced by using larger units as storage units as long as crude oil prices remain low. Backed by above average trade growth, tanker rates soared to the

La actividad constructora en el sector de los bulk carriers muestra las pobres condiciones de mercado: El volumen de pedidos en 2015 decayó especialmente en este sector con tan solo 258 unidades (18 millones tpm) el nivel más bajo de pedidos desde 2001. Como comparación en 2013 se emplazaron más de 1.100 pedidos de bulk carriers. A comienzos de 2016, la cartera de pedidos de bulk carriers en comparación con la flota en activo se situó en el 16,4% frente al 22,5% del año anterior.

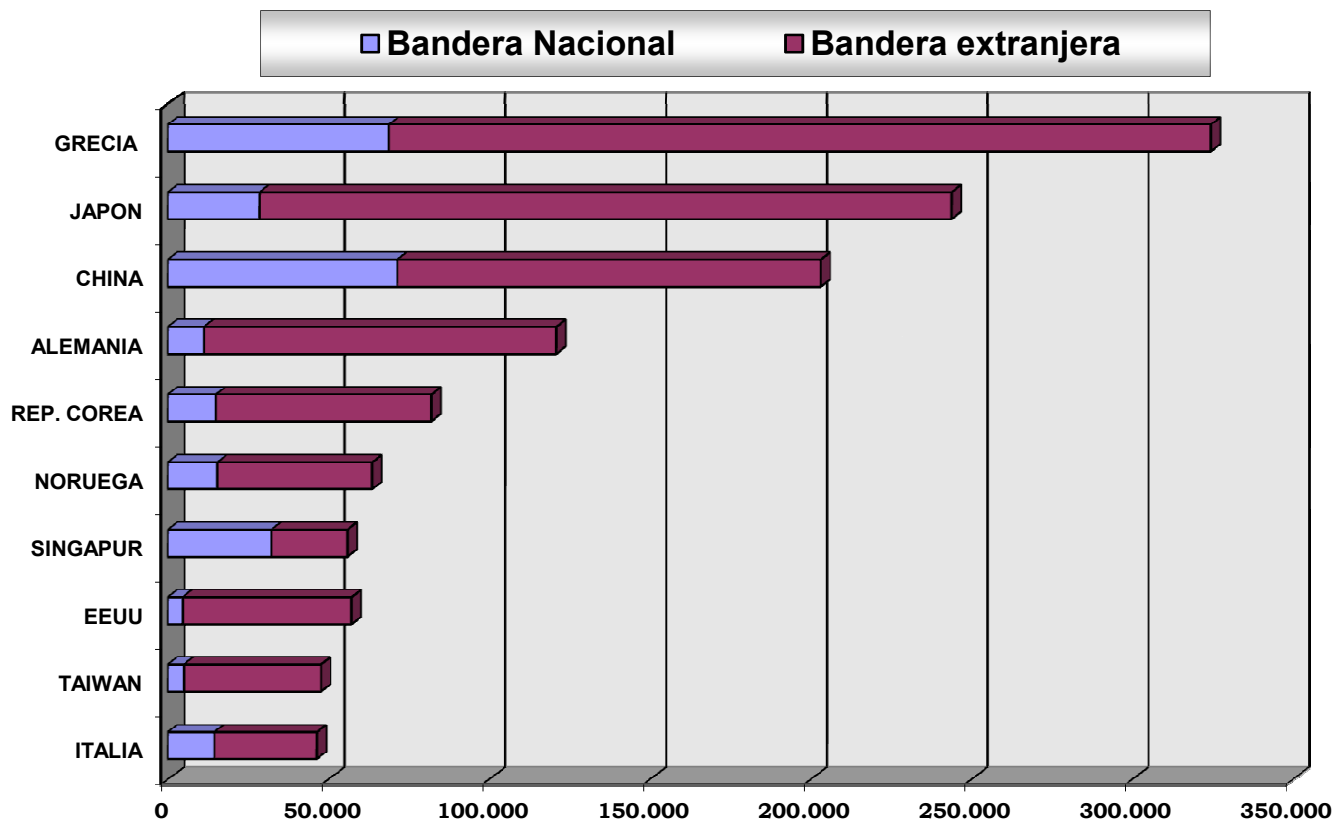
Los precios de construcción de bulk carriers, especialmente los de mayor tamaño, estaban casi al mismo nivel (bajo) de comienzos de 2014, una reacción clara a la débil demanda y a los bajos precios de las materias primas.

Actualmente, el mercado de buques tanque se beneficia del colapso de los precios del crudo y de la continua alta producción de la OPEP. A pesar de que el crecimiento de la flota excede a la demanda, la oferta se reduce utilizando las grandes unidades como almacenamiento mientras permanezcan bajos los precios del crudo. Respaldados por el crecimiento medio del mercado, los

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 2016)



highest levels since the years 2008 / 2009.

Whether it is due to the unexpected cash flow or due to a confidence that oil prices will remain low and demand high for a longer period of time, the tanker sector accounted for almost half of the ship capacity ordered during 2015 (45 per cent). As a result, the tanker order book rose to nearly 20 per cent of the existing fleet in terms of capacity. Market observers expect that rates will drop significantly during the years to come as a result of the large number of deliveries.

Already about 25 million dwt of new tanker tonnage entered in operation in 2015, up 18 per cent year-on-year. Thus, the total tanker fleet increased by 3.6 per cent to 600 million dwt at the start of 2016.

A record of new capacity (1.6 million TEU) entered the container fleet in 2015 (900,000 TEU), while only 193,000 TEU were removed from the market. In terms of TEU, the fully cellular container fleet increased by 8.4 per cent in 2015, compared to 6.3 per cent a year earlier.

índices de buques tanque se elevaron a sus niveles más altos desde 2008/2009.

Tanto si es debido a la inesperada liquidez o a la confianza en que los precios del petróleo permanezcan bajos y la demanda alta durante un mayor período de tiempo, el sector de buques tanque contaba con casi la mitad de los pedidos de buques en 2015 (45%). Como resultado, la cartera de pedidos de buques tanque aumentó a casi el 20% de la flota existente en términos de capacidad. Se espera que estos índices caigan notablemente en los próximos años a causa de la gran cantidad de entregas.

Ya en 2015, unos 25 millones de nuevo tonelaje de buques tanque entraron en servicio, hasta un 18% interanual. Así, la flota total de buques tanque se incrementó en un 3,6% hasta los 600 millones de tpm a comienzos de 2016.

Un récord de nueva capacidad (1,6 millones TEU) entró en flota de portacontenedores en 2015 (900.000 TEU), mientras que sólo 193.000 TEU salieron del mercado. En TEU, la flota de portacontenedores totalmente celulares aumentó un 8,4% en 2015, frente al 6,3% del año anterior. La indus-

The container shipping industry suffers from an over-capacity which will worsen next year, as the container ship order book amounts to 454 ships with 3.8 million TEU, equivalent to 19 per cent of the container fleet.

High levels of idle container vessels are having effects on time charter rates. At the end of January 2016, around 330 ships totalling nearly 1.4 million TEU were idle, having increased more than one million TEU during the last year, reaching almost the previous record of 1.5 million TEU (December 2009).

The new orders in 2015 doubled the capacity to almost 2.1 million TEU, reducing hope for an immediate market recovery.

It is noteworthy that despite overcapacity in the sector, ordering activities in the container sector increased by 84 per cent compared to 2014, with 224 vessels of a combined capacity of 2.1 million TEU. 2015 saw a new wave of orders for ultra large container vessels, and the first vessel with nominal capacities exceeding 20,000 TEU have been ordered: In April

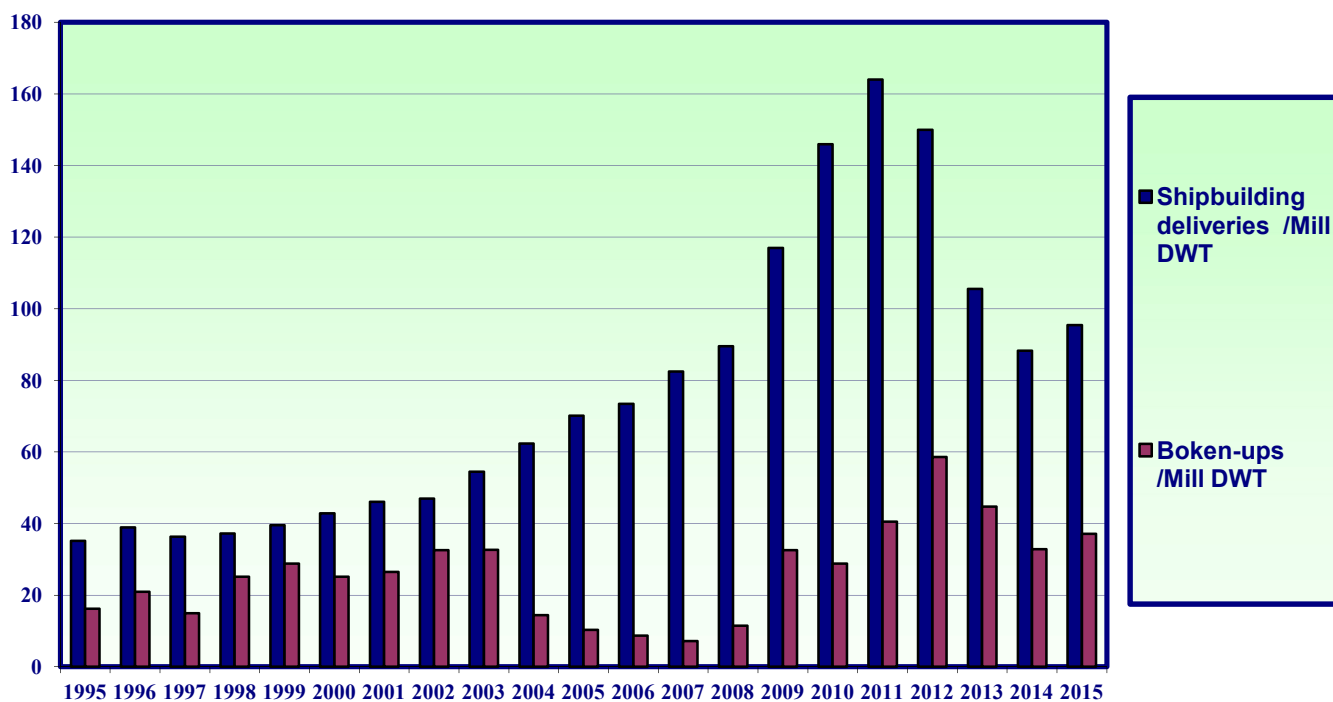
tria del transporte de contenedores sufre una sobrecapacidad que empeorará el próximo año, ya que la cartera de pedidos de estos buques alcanza las 454 unidades con 3,8 millones TEU, equivalentes al 19% de la flota portacontenedora.

Los altos niveles de portacontenedores ociosos tiene efectos en los time charters. A finales de Enero de 2016, unos 330 buques totalizando 1,4 millones TEU estaban sin trabajo, habiendo aumentado más de un millón de TEU durante el pasado año, alcanzando casi el récord anterior de 1,5 millones TEU (Diciembre 2009).

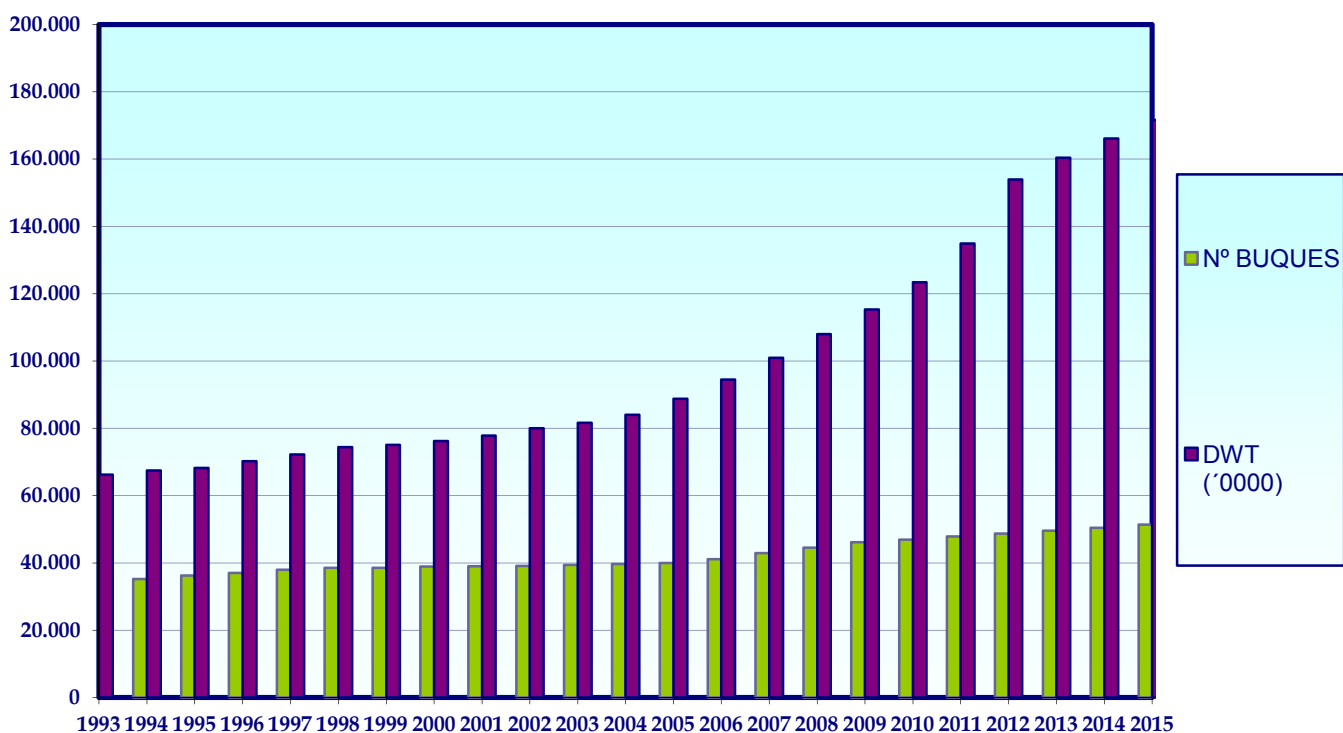
En 2015 los nuevos pedidos duplicaron la capacidad hasta casi 2,1 millones TEU, reduciendo la esperanza de una recuperación inmediata.

Hay que destacar que a pesar de la sobrecapacidad en el sector, los pedidos de portacontenedores aumentaron en un 84% comparado con 2014, con 224 buques de una capacidad combinada de 2,1 millones TEU. 2015 vio una nueva ola de pedidos de buques portacontenedores ultra grandes y ya ha sido encargado el primer buque de más de 20.000 TEU. En Abril de 2015,

NUEVAS INCORPORACIONES Y DESGUACES DE BUQUES DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL Por años (1995-2015) en millones TPM/DWT

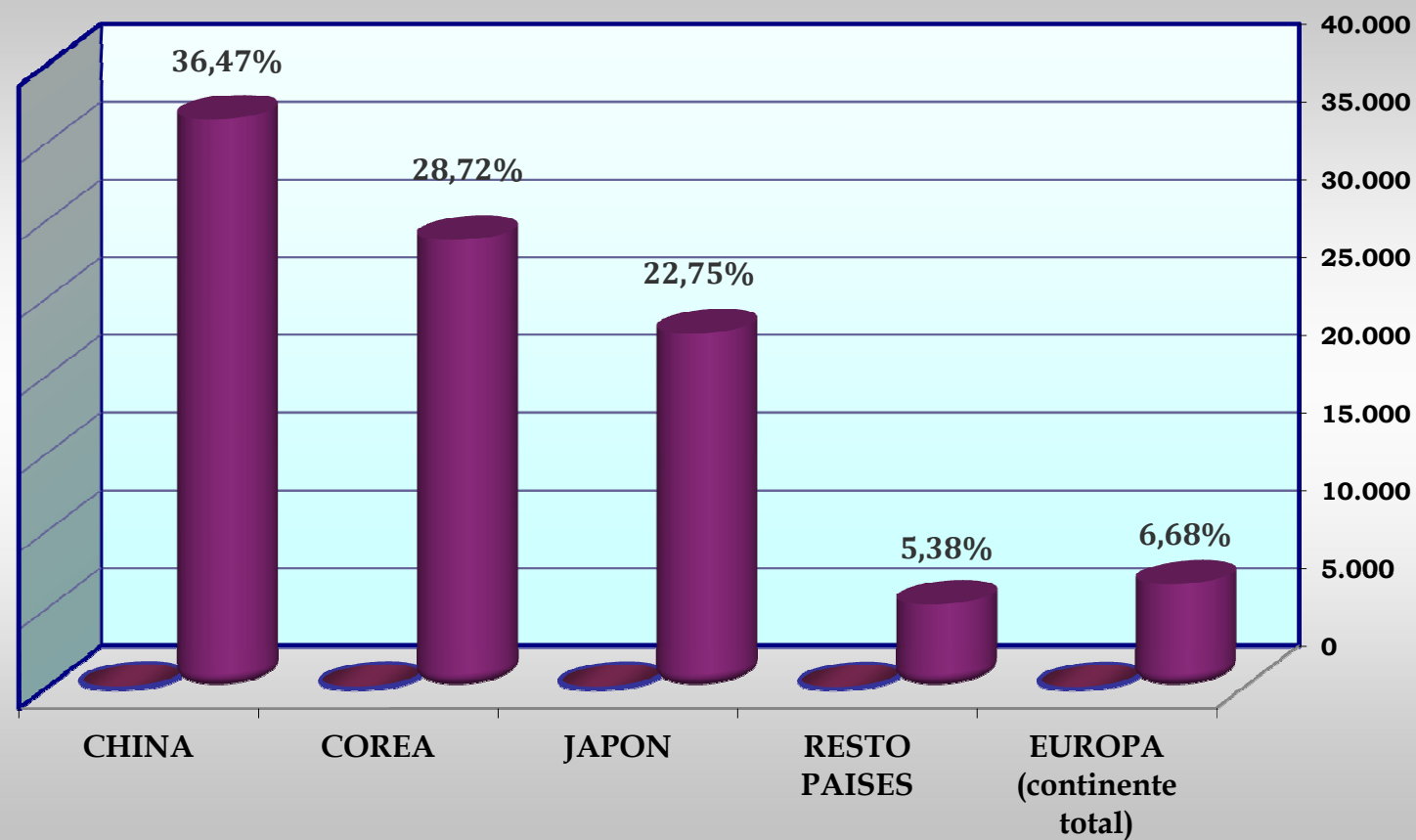


EVOLUCION DE LA FLOTA MERCANTE MUNDIAL



Datos a 1 de Enero de cada año

CARTERA DE PEDIDOS DE LOS PRINCIPALES PAISES / GRUPO DE PAISES CONSTRUCTORES DE BUQUES EN 2015



% / Cartera de Pedidos Mundial en cgt
Miles de cgt

2015, Samsung Heavy Industries set a new record for the world's largest container ship order, with the signing of a deal to build six 21,100 TEU container ships.

Samsung Heavy Industries marcó un nuevo récord al encargar el mayor portacontenedor del mundo, al firmar un contrato para construir seis portacontenedores de 21.100 TEU.

After a decline of 25 per cent in 2014 to 33 million dwt, demolition volume has picked up in 2015 backed by firm scrapping of bulk carriers. A total of 759 merchant vessels of a combined 37 million dwt were reported sold for demolition (so far). Bulk carriers topped the demolition tables, with an 80 per cent share of the year's demolition volumes. In all, 415 dry bulk carriers of a combined 30 million dwt were demolished, thereof 93 Capesize bulkers (15.5 million dwt).

Tras un descenso del 25% en 2014 hasta los 33 millones tpm, el volumen desguazado alcanzó un pico en 2015 apoyado en los desguaces de bulk carriers. Un total de 759 buques mercantes con 37 millones de tpm combinado fue vendido para desguace. Los bulk carriers encabezaban la lista de desguaces con el 80% del volumen anual. En total 415 bulk carriers con 30 millones de tpm combinado fueron desguazados, de los que 93 eran Capesize (15,5 millones tpm).

In contrast, only 93 tankers (2.5 million dwt) were sent to ship breaking yards, the lowest level of the past 20 years.

Contrariamente, solo 93 buques tanque (2,5 millones tpm) fueron enviados al desguace, el nivel más bajo desde hace 20 años.

Containership demolition activity has been weak in 2015. Only 90 fully cellular container vessels with a combined capacity of 193,000 TEU have been sold for demolition, a decline of 49 per cent year-on-year. It seems

El desguace de portacontenedores ha sido débil en 2015. Sólo 90 portacontenedores totalmente celulares con una capacidad combinada de 193.000 TEU se han vendido para desguace, un descenso del 49% interanual. Parece como si los

that carriers had been hoping for the markets to pick up in the first half of the year and then let go of their hopes and their ships in the second half.

The average age of demolished ships fell to 26 years. Fully cellular container ships and Capesize bulkers have been as young as 21 years.

Bangladesh, India, Pakistan and China accounted for 33, 23, 21 and 16 per cent, respectively, of the world's total recycling activity. Chinese and Greek owners accounted for 44 per cent of global demolitions in 2015 (16 million dwt).

Scrapping yards in the most important region Indian subcontinent had to pay US\$ 253 and US\$ 348 on average in early 2016 per lightweight displacement tonnage for tankers and bulk carriers, respectively. This is 40% below the level of early 2015.

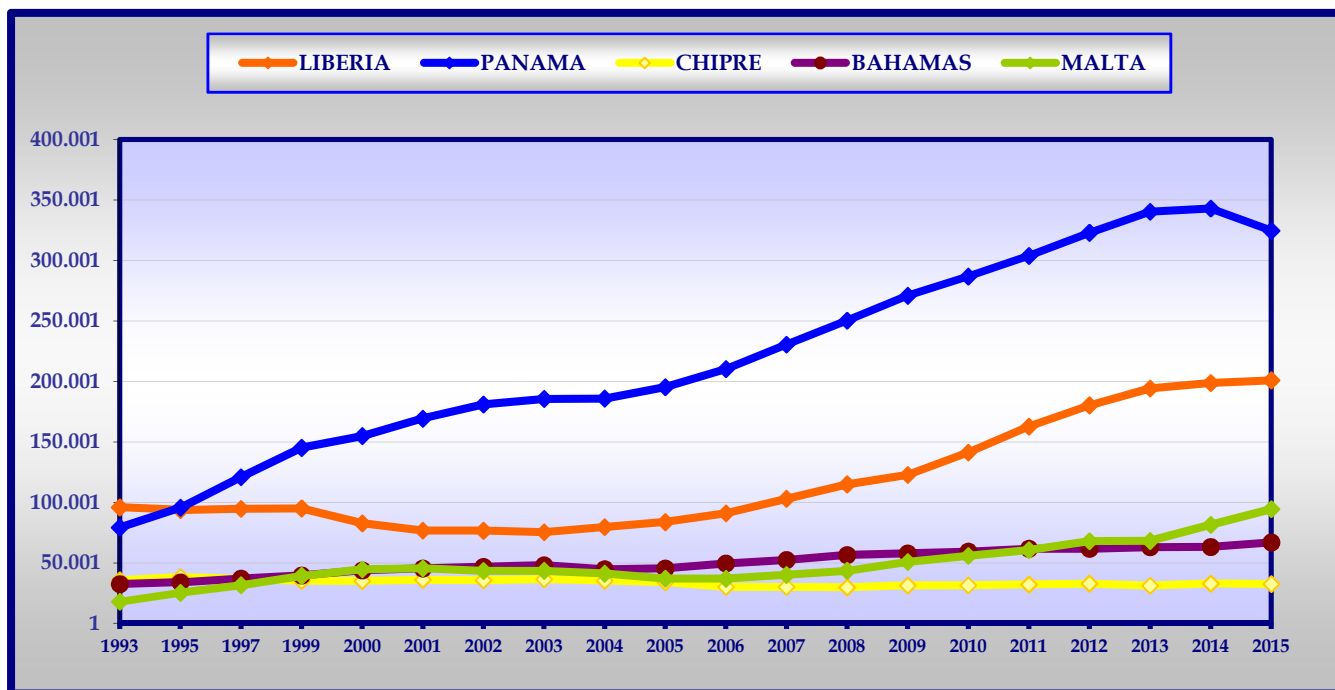
cargadores hubieran estado esperando que los mercados se recuperasen en el primer semestre del año para entonces abandonar sus esperanzas y sus buques en el segundo semestre.

La edad media de los buques desguazados bajó a los 26 años. Los portacontenedores totalmente celulares y los Capesize han sido los más jóvenes con 21 años.

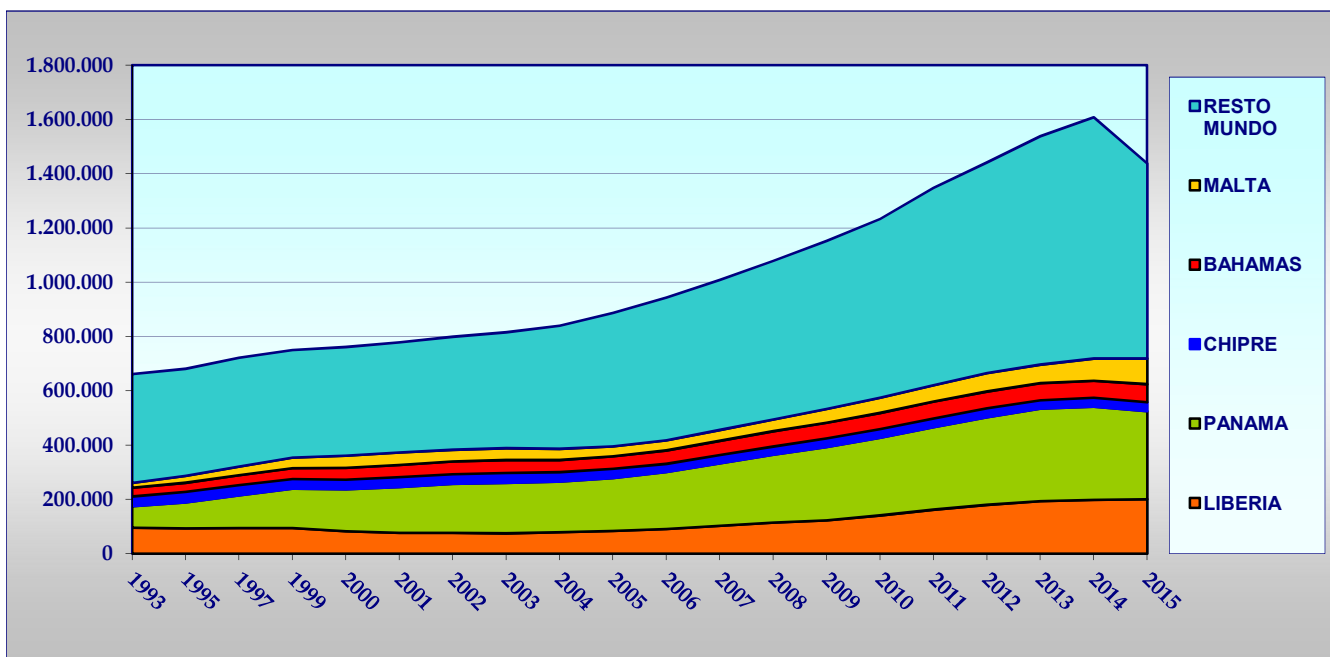
Bangladesh, India, Paquistán y China cuentan con el 33, 23, 21 y 16 por ciento, respectivamente de la actividad mundial de reciclaje. Los armadores chinos y griegos sumaron el 44 por ciento de los desguaces mundiales en 2015 (16 millones tpm).

Las empresas de desguace en la más importante región del subcontinente indio tuvieron que pagar 253 US\$ y 348 US\$ de media por tonelada de desplazamiento en rosca de buques tanque y bulk carriers, respectivamente, a comienzos de 2016, un 40% menos que a principios de 2015.

EVOLUCION DE LOS CINCO PRINCIPALES REGISTROS ABIERTOS (´000 DWT)



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



Datos a 1 de Enero de cada año

(´000 DWT)

ESCENARIO COMUNITARIO Y ESPAÑOL

EUROPEAN UNION AND SPANISH SCENE

The rotating presidencies of the Council of the European Union during 2015 were held by Latvia and Luxemburg, that will be relieved by The Netherlands and Slovakia in the year 2016. On the other hand, during 2015 Lithuania joined the Euro area.

La presidencia rotativa del Consejo de la Unión Europea durante el año 2015 estuvo ocupada por Letonia y Luxemburgo, que serán sustituidos por Holanda y Eslovaquia en 2016. Por otra parte, durante el año 2015 Lituania ingresó en la Zona Euro.

For the first time since the financial crisis in 2008-09, the economies of all Euro Zone Member States grew again in 2015. Growth in 2015 has risen by 1.8% for the EU as a whole and to 1.5% for the euro area (the highest level since 2011). In 2016, annual growth should reach 2.1% and 1.9% respectively, on the back of strengthened domestic and external demand, very accommodative monetary policy and a broadly neutral fiscal stance.

Por primera vez desde la crisis financiera de 2008-2009, las economías de todos los estados miembros de la Euro Zona volvieron a crecer en 2015. El crecimiento en 2015 fue del 1,8% en el total de la U.E. y del 1,6% en la Zona euro (su nivel más alto desde 2011). En 2016, el crecimiento anual podría alcanzar el 2,1% y el 1,9% respectivamente, debido a la reforzada demanda interior y exterior, a una demanda monetaria acomodaticia y a una posición fiscal ampliamente neutral.

While all Member States are expected to have positive growth rates in 2015 and the recovery has continued to broaden lately the divergence in economic performance across the EU is likely to continue. The

Mientras se espera que todos los estados miembros tengan un crecimiento positivo en 2015 y la recuperación ha continuado ampliándose últimamente, la divergencia en el comportamiento económico a través de

positive effect of low oil prices on growth will also vary according to each country's dependence on oil. All in all, in 2015, the range of Member States' growth rates is expected to remain broad, from 0.2 per cent (Croatia) to 3.5 per cent (Ireland).

Despite a weakening of the external environment, euro area economic activity remained robust on the back of improvements in domestic demand. As a result, the gradual recovery in the euro area that started in the second quarter of 2013 continued throughout 2015. Average annual growth stood at 1.5% in 2015, which is the highest rate since 2011. The gradual improvements in growth mainly reflected robust private consumption, which was relatively broad based across euro area countries. Net external demand contribution also made a slight positive contribution to growth, mainly due to gains in export market shares following the sizeable depreciation of the euro that started in the middle of 2014. However, investment growth remained weak and was held back by the relatively slow progress in the implementation of structural reforms in some countries and the necessary

toda la UE es probable que continúe. El efecto positivo de los bajos precios del petróleo también variará en función de su dependencia en cada país. Así, globalmente en 2015 el abanico de índices de crecimiento permanecerá amplio del 0,2% (Croacia) al 3,5% (Irlanda).

Pese al debilitamiento del entorno exterior, la actividad económica en la zona del euro mantuvo su solidez debido a la mejora de la demanda interna. Así, la recuperación gradual de la zona del euro iniciada en el segundo trimestre de 2013 prosiguió durante todo 2015. La tasa de crecimiento interanual de la actividad económica se situó, en promedio, en el 1,5% en 2015, su nivel más alto desde 2011. La mejora progresiva del crecimiento reflejó, sobre todo, la fortaleza del consumo privado, bastante generalizada en los distintos países de la zona. La contribución de la demanda exterior neta al crecimiento también fue ligeramente positiva, debido fundamentalmente al aumento de las cuotas de exportación tras la significativa depreciación del euro desde mediados de 2014. Sin embargo, el crecimiento de la inversión mantuvo su debilidad y se vio frenado por los avances relativamente lentos en el ámbito de las reformas estructurales en algunos países y los ajustes

balance sheet adjustments in several sectors.

The European Union showed a profile of relative stability at the end of the year growing 1.8 per cent, a tenth less than the previous six months. All the domestic demand aggregates contributed positively to the growth, unlike the foreign sector that rested half a point to the economic activity, the larger detraction since the first quarter of 2009, in the middle of the recession.

Particularly, Germany was damaged by a lower private consumption and exports dynamism and thus lost pace (1.3 per cent against 1.7 per cent in the third quarter). On the contrary, in France the strength of a recovered investment gave a boost to the economic activity up to 1.4 per cent. United Kingdom, on the other side, stood out for the soundness of its consumption, both public and private, although the considerable export deceleration and, to a lesser extent, the investment deceleration that advanced by 1.9 per cent, two tenths less than in the previous quarter.

The EU-28' national debt reached 85.2% during the last year, according to

necesarios en los balances de varios sectores.

La Unión Europea mostró un perfil de relativa estabilidad en la recta final del año al crecer un 1,8%, una décima menos que en los seis meses previos. Todos los agregados de la demanda interna contribuyeron de forma positiva al crecimiento, a diferencia del sector exterior, que drenó medio punto a la actividad económica, la mayor detracción desde el primer trimestre de 2009, en plena recesión.

Más en detalle, Alemania se vio perjudicada por el menor dinamismo del consumo privado y de las exportaciones, y perdió ritmo (1,3% frente al 1,7% del tercer trimestre). Por el contrario, en Francia la fortaleza de una recuperada inversión impulsó la actividad económica hasta el 1,4%. El Reino Unido, por su parte, destacó por la solidez de su consumo, tanto público como privado, aunque la importante desaceleración de las exportaciones y, en menor medida, de la inversión, acabó perjudicando a la actividad, que avanzó un 1,9%, dos décimas menos que en el trimestre previo.

La deuda pública de la UE-28 alcanzó el 85,2% el pasado año, según datos de

Eurostat sources. The EU member state leading this ranking is Greece, with a national debt of 176% of the GDP, that is followed by Italy that has registered a constant increment since 2007 reaching 132.7% in 2015, whereas Portugal stood at 129%, Cyprus at 108.9% and Belgium at 106%.

Regarding the labor market, European Union unemployment rate continued improving gradually, and in January 2016 it stood at 8.9 per cent, one tenth less than in December 2015, and almost one point lower the level registered in the same month of 2015. In fact, since January 2015 the number of people unemployed in the European Union fell by more than two million persons. Once again, there is a deep division among the unemployment rates, that ranges from the lowest 4.3 per cent registered in Germany (the lowest since its reunification) to 24.6 per cent in Greece in the month of November (latest available information).

Finally, prices, thanks to a lower decrease of the energy prices and to an acceleration of the service prices, achieved some recovery in the last part of 2015 and in January of 2016, what brought about a

Eurostat. El país de la UE que encabeza el ranking es Grecia, con una deuda pública del 176% del PIB. A continuación se sitúa Italia, que ha registrado un aumento constante desde 2007 hasta alcanzar el 132,7%, mientras que Portugal se sitúa en el 129%, Chipre en el 108,9% y Bélgica en el 106%.

En lo referente al mercado laboral, la tasa de paro de la Unión Europea continuó mejorando gradualmente, y en Enero de 2016 se situó en el 8,9%, una décima menos que en diciembre, y casi un punto por debajo del nivel registrado en el mismo mes de 2015. De hecho, desde Enero del año pasado, la cifra de desempleados de la Unión Europea descendió en más de dos millones de personas. Una vez más, existe una gran brecha entre las tasas de paro, que oscilan desde el mínimo del 4,3% registrado en Alemania (la más baja desde su reunificación), hasta el 24,6% contabilizado en Grecia en el mes de noviembre (último dato disponible).

Los precios, por último, gracias a un menor ritmo de caída de los precios de la energía y a la aceleración de los precios de los servicios, vivieron cierta recuperación en el último tramo de 2015 y en enero de 2016, lo

slight rise of the inflation. However, this tendency does not seem to be consolidated in accordance with the first CPI estimate of February made by Eurostat, where prices in the euro area contracted by 0.2 per cent.

In 2015, the value of the euro against the dollar stood at 1.10% on yearly average, being -4.0% over previous year.

As far as the European merchant fleet is concerned, at the end of 2015 the 28 European fleet, considering vessels of 300 gt and over, increased by 1.78 per cent in terms of dwt over the previous year, decreasing the number of vessels by 0.23 per cent in the same period.

The fleet registered under the European Union's and Norwegian flags, as for 31st December, 2015, amounted a total of 330.3 million dead weight tons, what means 19.24% of the world merchant fleet.

The first European registry is Malta that is sixth in the world ranking, representing 5.5 per cent of the world fleet, with 62.2 million gt, 94.5 million dwt and 1,957 merchant vessels. Malta increased its fleet by 15.9 per

que propició un ligero ascenso de la inflación. No obstante, esta tendencia no parece consolidada a tenor de la primera estimación del IPC de Febrero realizada por Eurostat, donde los precios de la zona del euro se contrajeron un 0,2%.

En 2015, el valor del euro frente al dólar se situó en 1,10% de media anual, siendo del -4% su variación sobre el año anterior.

Por lo que a la flota mercante europea se refiere, a finales de 2015 la flota de la Europa de los 28, considerando los buques de más de 300 gt, se incrementó en un 1,78% en términos de tpm sobre el año anterior, disminuyendo en el mismo período un 0,23% el número de buques.

La flota abanderada en la Unión Europea y Noruega, a 31 de diciembre de 2015, sumaba un total de 330,3 millones de toneladas de peso muerto, que suponen el 19,24% de la flota mercante mundial.

El primer registro europeo es el de Malta, que ocupa el sexto lugar del mundo, representando el 5,5% de la flota mundial, con 62,2 millones gt, 94,5 millones de tpm y 1.957 buques mercantes; y que incrementó su flota en un 15,9% frente al año an-

cent over the previous year.

Malta is followed by Greece, in the seventh place of the world ranking, with 41.1 million gt and 73.1 million dwt, representing 4.3% of the world fleet, though it decreased its annual tonnage by 6.5%.

As for December, 31st, the first maritime countries of the European Union were (behind Malta and Greece), the United Kingdom (731 vessels and 35 million dwt), Cyprus (813 vessels and 32.5 million dwt) and Denmark (461 vessels and 17.17 million dwt).

Apart from the above mentioned countries, other European countries incremented their fleet tonnage during 2015, among them Portugal that, on the back of the new additions to the Register of Madeira, increased its fleet by 121.9% over 2014, Latvia by 15.8% and Estonia by 15.4%. Other countries of the European Union saw their fleets decreased regarding 2014, namely Croatia (-21.5%), Sweden (-16.7%) and Germany (-10.1%).

As for December 31st, 2015, among the European open registries, the Isle of

terior.

A Malta le sigue Grecia, en el séptimo lugar del ranking mundial, con 41,1 millones de gt y 73,1 millones de tpm, y que representa el 4,3% de la flota mundial, habiendo disminuido su tonelaje anual un 6,5%.

A 31 de Diciembre, los primeros países marítimos de la Unión Europea eran (por detrás de Malta y Grecia), Reino Unido (731 buques y 35 millones tpm), Chipre (813 buques y 32,5 millones tpm), y Dinamarca (461 buques y 17,17 millones de tpm).

Además de los países ya mencionados, otros países europeos incrementaron el tonelaje de sus flotas durante 2015, entre ellos Portugal que, gracias a las nuevas incorporaciones al Registro de Madeira, aumentó su flota respecto a 2014 en un 121,9%, Letonia en un 15,8% y Estonia en un 15,4%. Otros países de la Unión Europea vieron decrecer sus flotas respecto a 2014, como Croacia (-21,5%), Suecia (-16,7%) y Alemania (-10,1%).

A 31 Diciembre de 2015, dentro de los segundos registros europeos de buques, el re-

FLOTA MERCANTE MUNDIAL POR BANDERAS

EVOLUCION DURANTE 2015

Ordenadas por TPM 01/2016 (01/2015)	1 de ENERO 2015				1 de ENERO 2016				%Tpm total mundo	%Cam- bio Tpm s/2014
	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1000 TEU	Nº Buques	1.000 GT	1.000 TPM	1.000 TEU		
1 (1) Panamá	6.745	221.472	342.950	3.074	6.517	212.868	324.583	3.291	18,9	-5,4
2 (2) Liberia	2.996	127.087	198.800	3.731	3.036	128.656	200.964	3.855	11,7	1,1
3 (3) Is. Marshall	2.345	103.432	168.584	1.028	2.681	118.855	193.090	1.209	11,3	14,5
4 (4) Hong Kong(SAR)	2.271	92.274	150.332	2.215	2.364	99.961	161.024	2.595	9,4	7,1
5 (5) Singapur	2.208	73.957	112.317	1.989	2.353	81.515	124.274	2.110	7,2	10,6
6 (7) Malta	1.757	53.050	81.503	941	1.957	62.250	94.502	1.282	5,5	15,9
7 (6) Grecia	1.044	44.046	78.196	152	983	41.195	73.110	73	4,3	-6,5
8 (8) China	2.818	46.166	72.443	603	2.855	45.949	71.967	635	4,2	-0,7
9 (9) Bahamas	1.132	49.252	63.308	221	1.166	52.306	66.971	224	3,9	5,8
10 (10) Reino Unido (T)	797	27.766	37.764	801	731	27.020	35.458	871	2,1	-6,1
-Isla de Man	340	13.692	22.363	125	316	13.486	21.881	128	1,3	-2,2
-Reino Unido N	457	14.075	15.401	676	415	13.535	13.577	743	0,8	-11,8
11 (11) Chipre	829	20.813	32.954	464	813	20.530	32.542	443	1,9	-1,3
12 (12) Japón	2.524	16.080	21.554	16	2.633	21.092	30.931	46	1,8	43,5
13 (13) Noruega (T)	781	14.466	18.289	73	774	14.359	18.091	63	1,1	-1,1
- NIS	363	12.935	16.952	69	358	12.904	16.884	59	1,0	-0,4
- Noruega N	418	1.531	1.337	4	416	1.455	1.207	4	0,1	-9,7
14 (15) Dinamarca (T)	462	14.235	16.581	880	461	15.166	17.178	986	1,8	3,6
- DIS	325	13.688	16.005	874	331	14.585	16.554	980	1,0	3,4
- Dinamarca N	137	547	577	6	130	581	623	6	0,0	8,1
15 (16) Corea -Sur	1.023	10.117	16.327	92	1.048	10.713	16.225	106	0,9	-0,6
16 (14) Italia	732	15.926	16.945	120	705	15.524	15.875	127	0,9	-6,3
17 (17) India	799	8.590	14.719	30	834	9.055	15.507	35	0,9	5,4
18 (18) Indonesia	2.535	9.306	12.990	165	2.721	10.768	14.988	167	0,9	15,4
19 (21) Tanzania	200	6.254	11.667	11	205	7.085	13.235	8	0,8	13,4
20 (19) Ant&Barbuda	1.117	9.783	12.624	737	1.026	8.821	11.379	647	0,7	-9,9
21 (20) Alemania	316	11.346	12.550	928	274	10.193	11.282	839	0,7	-10,1
22 (22) Bermudas	140	10.672	9.827	50	134	10.044	8.976	13	0,5	-8,7
23 (23) Turquía	878	5.883	8.702	97	853	5.909	8.532	112	0,5	-2,0
24 (37) Portugal	183	2.995	3.764	174	258	6.377	8.352	381	0,5	121,9
25 (24) Bélgica	80	5.133	8.328	1	84	5.121	8.163	1	0,5	-2,0
26 (25) EEUU	349	7.166	8.039	257	330	6.834	7.775	241	0,5	-3,3
27 (26) Holanda (T)	860	7.141	7.910	287	836	6.674	7.383	278	0,4	-6,7
28 (31) Rusia	1.385	5.021	6.146	79	1.446	5.783	7.334	84	0,4	19,3
29 (29) Vietnam	1.339	3.997	6.627	31	1.329	4.274	7.054	33	0,4	6,4
30 (27) Malasia	419	5.524	7.051	18	423	5.363	6.918	20	0,4	-1,9
31 (30) Francia (T)	210	5.485	6.559	190	200	5.419	6.513	199	0,4	-0,7
32 (28) Filipinas	829	4.554	6.743	41	886	4.059	6.249	44	0,4	-7,3
33 (32) Kuwait	49	3.087	5.410	22	49	3.048	5.330	22	0,3	-1,5
34 (33) Tailandia	532	3.056	4.972	28	545	3.226	5.302	28	0,3	6,6
35 (34) Taiwan	154	3.178	4.752	127	162	3.433	5.106	137	0,3	7,5
36 (36) Irán	337	2.775	4.244	99	365	3.020	4.633	106	0,3	9,2
37 (35) Is. Caimán	124	3.391	4.383	0	120	3.138	4.017	0	0,2	-8,3
38 (40) Brasil	109	1.939	2.950	57	116	2.263	3.568	57	0,2	20,9
39 (41) Arabia Saudi	87	1.949	2.521	46	100	2.560	3.552	50	0,2	40,9
40 (38) Gibraltar	265	2.662	3.185	94	267	2.812	3.326	97	0,2	4,4
48 (46) España	144	2.212	1.842	6	135	2.130	1.743	5	0,1	-5,4
TOTAL MUNDIAL	50.421	1.104.761	1.661.008	20.602	51.405	1.145.991	1.716.088	22.106	100,0	3,3

Buques de más de 300 GT

Fuente: I.S.L. Bremen

Man register drew together the largest tonnage (21.8 million dwt), followed by NIS (16.8 million dwt) and DIS (16.5 million dwt).

As regards the European fleet renewal rate as for December 31st, 2015, France stands out with an orderbook of 3.0 million dwt, that represents 28.3 per cent of its total fleet at that time (10.9 million dwt). France is followed by the United Kingdom, with a renewal rate of 26.08 per cent and 7.0 million dwt in its orderbook. Behind the United Kingdom, Denmark has a fleet renewal rate of 18.68 per cent and an orderbook of 7.0 million dwt.

When we refer to the renewal rate of the EU country fleet we mean it in reference to the total fleet of each country, that is the fleet under national flag plus the fleet under foreign registers (see table).

At the end of 2015, the ports of Marseilles (with an increment of 15.5% and a goods traffic of 21.2 million tonnes), Rotterdam (+3.1% and 114.9 million tonnes) and Antwerp (+2.5% and 51.9 million tonnes) registered increments in their port activity regarding the previous year. In contrast, Hamburg

gistro de la Isla de Man aglutinaba el mayor tonelaje (21,8 millones de tpm), seguido por el NIS (16,8 millones de tpm) y el DIS (16,5 millones de tpm).

En cuanto al índice de renovación de la flota europea, a 31 de Diciembre de 2015, destaca Francia, con una cartera de pedidos de 3,0 millones de tpm, lo que representa el 28,30% de su flota total a esa fecha (10,9 millones de tpm). Le sigue el Reino Unido, con un índice de renovación del 26,08% y 7,0 millones de tpm en su cartera de pedidos. Y tras ellos, Dinamarca, con un índice de renovación de flota del 18,68% y una cartera de pedidos de 7,0 millones de 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 finales de 2015, los puertos de Marsella (con un incremento del 15,5% y un tráfico de mercancías de 21,2 millones de toneladas), Rotterdam (+ 3,1% y 114,9 millones de toneladas) y Amberes (+2,5% / 51,9 millones de toneladas) registraron aumentos en su actividad portuaria respecto al año anterior. Por el contrario, Hamburgo

decreased by 7.3% (33.1 million tonnes) and Bremen by 6.8% (17.7 million tonnes).

The Netherlands, the United Kingdom (UK), Spain and Italy were the largest maritime freight transport countries in Europe in the 2nd quarter of 2015, all handling more than 100 million tones of goods in their main ports. However, while the Netherlands, Italy and Spain recorded considerable increases in main port activity compared with the previous quarter, the UK saw a decline in the handling of goods in its main ports.

All in all, ten of the maritime EU member states reported decreases in the total tonnages of goods handled in their main ports compared with the previous quarter, while thirteen of the maritime member states reported growth. In relative terms, the largest decreases were recorded in Latvia, Finland and Estonia, all reporting drops of more than 9 % in port activity in the 2nd quarter of 2015. In contrast, Croatia, Slovenia and Portugal reported increases of more than 11 %.

In the same period, the two Spanish ports of Valencia and Algeciras saw

disminuyó un 7,3%, (33,1 millones de toneladas) y Bremen un 6,8% (17,7 millones de toneladas).

Holanda, el Reino Unido, España e Italia fueron los mayores países en transporte marítimo en Europa en el segundo trimestre de 2015, manipulando todos ellos más de 100 millones de toneladas de mercancías en sus principales puertos. Sin embargo mientras Holanda, Italia y España registraban considerables aumentos en las principales actividades portuarias, el Reino Unido tuvo un descenso en las mercancías manipuladas en sus principales puertos.

En total, diez de los Estados marítimos miembros de la UE disminuyeron el tonelaje de mercancías manipuladas en sus principales puertos comparados con el trimestre anterior, mientras que trece estados marítimos registraron crecimientos. En términos relativos, los mayores descensos se registraron en Letonia, Finlandia y Estonia, con caídas de más del 9% en actividad portuaria en el segundo trimestre de 2015. Al contrario de Croacia, Eslovenia y Portugal registraron incrementos de más del 11%.

En el mismo período, los puertos españoles de Valencia y Algeciras incrementaron

FLOTAS DE LA UNION EUROPEA

PAISES (Nº Buques / GT)	1961	1971	1981	1991	2001	2011	2015
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	274 10.193.000
BELGICA	206 713.197	224 1.153.081	312 1.916.765	268 314.198	14 11.000	92 4.301.000	84 5.121.000
CROACIA	- -	- -	- -	- -	- -	- -	107 1.077.000
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	461 15.166.000
IRLANDA	- -	- -	- -	187 195.111	36 227.000	37 162.000	34 195.000
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	135 2.130.000
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	200 5.419.000
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	983 41.195.000
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	705 15.524.000
LUXEMBURGO	- -	- -	- -	51 1.703.482	60 1.378.000	46 650.000	55 2.000.000
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	836 6.674.000
PORTUGAL	- -	- -	- -	337 880.779	164 1.097.000	142 1.033.000	258 6.377.000
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	731 27.020.000
AUSTRIA	- -	- -	- -	- -	20 78.000	0 0	0 0
FINLANDIA	- -	- -	- -	- -	143 1.496.000	126 1.466.000	125 1.613.000
SUECIA	- -	- -	- -	- -	238 2.794.000	168 3.244.000	149 2.597.000
MALTA	- -	- -	- -	- -	- -	1.693 43.911.000	1.957 62.250.000
CHIPRE	- -	- -	- -	- -	- -	842 20.715.000	813 20.530.000
ESLOVAQUIA	- -	- -	- -	- -	- -	8 22.000	0 0
POLONIA	- -	- -	- -	- -	- -	34 44.000	36 39.000
LETONIA	- -	- -	- -	- -	- -	18 138.000	24 142.000
ESTONIA	- -	- -	- -	- -	- -	29 294.000	27 333.000
LITUANIA	- -	- -	- -	- -	- -	44 368.000	39 349.000
BULGARIA	- -	- -	- -	- -	- -	36 298.000	28 123.000
RUMANIA	- -	- -	- -	- -	- -	12 54.000	15 50.000
TOTAL BUQUES en 2015						8.076	
TOTAL GT en 2015						199.097.000	
% FLOTA MUNDIAL	41,6	31,0	22,8	16,8	13,46	17,19	15,71
	38,3	31,2	28,0	14,7	14,95	21,33	11,60

Fuente: Lloyd's Register of Shipping (1961-71-81-91) - I.S.L.Bremen (Datos Dic. 2001-2015)

Austria, Hungría, Eslovenia y República Checa países sin flota

substantial increases in the tonnages of containerized goods (+10.8 % and +7 %, respectively)

European shipyards are currently producing 13% of the total value of all shipbuilding contracts in the world. Unlike South Korean and Chinese shipyards which were hit by the decrease in demand and contract cancellations, especially for offshore ships, their European counterparts are stable, mostly due to their focus on passenger ships and special purpose vessels.

As for December 31st, 2015, the European order book (SEA Europe) consisted of 177 vessels and 7.6 million gt (4.98 million dwt).

In Croatian shipbuilding, an industry which is now halfway through a restructuring process under the strict supervision of the European Commission, 2015 will be remembered as the year in which order books were filling up almost monthly and the total value of orders reached \$1,65 billion.

According to the statement released by the Croatian Government on January 12,

sustancialmente los tonelajes de mercancías contenerizadas (+10,8% y 7%, respectivamente).

Los astilleros europeos actualmente producen un 13% del valor total de los contratos de todos astilleros del mundo. Al contrario de los astilleros chinos y subcoreanos que estuvieron afectados por un descenso en la demanda y por cancelaciones de contratos, especialmente de buques offshore, sus colegas europeos están estables, debido sobre todo a su dedicación a los buques de pasaje y buques especiales.

A 31 de Diciembre de 2015, la cartera de pedidos europea (SEA Europe) constaba de 177 buques con 7,6 millones de gt (4,98 millones de tpm).

Por ejemplo, para la construcción naval en Croacia, que está sufriendo un proceso de reestructuración bajo la estricta supervisión de la Comisión Europea, 2015 se recordará como un año en el que sus carteras de pedidos estuvieron llenas casi mensualmente con un valor total de 1.650 millones de dólares.

Según afirmaciones efectuadas por el gobierno croata el 12 de Enero de 2016, la

2016, Croatian shipbuilding is now ranked 2nd in Europe and 10th in the world.

Nevertheless, European order book continues growing since 2012. In 2015, 202 vessels were contracted accounting 3.2 million cgt. New orders remained stable at 2014 levels in Europe while deliveries were slightly lower than in 2014. Over the last years, the level of deliveries has decreased y-o-y due to an increased complexity of the vessels built, with a high value. 62% of cgt in the European order book are passenger ships, followed by offshore vessels.

The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks ("WRC") entered into force on 14 April 2015.

The WRC requires the vessels of 300gt and over that are registered in a WRC State Party or call at a port or offshore facility in a WRC State Party must carry on board a certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the Convention. The certificate must be obtained from the State in which the ship is registered, providing that that State is party to the WRC.

construcción naval de Croacia ocupa el 2º lugar de Europa y el 10º del mundo.

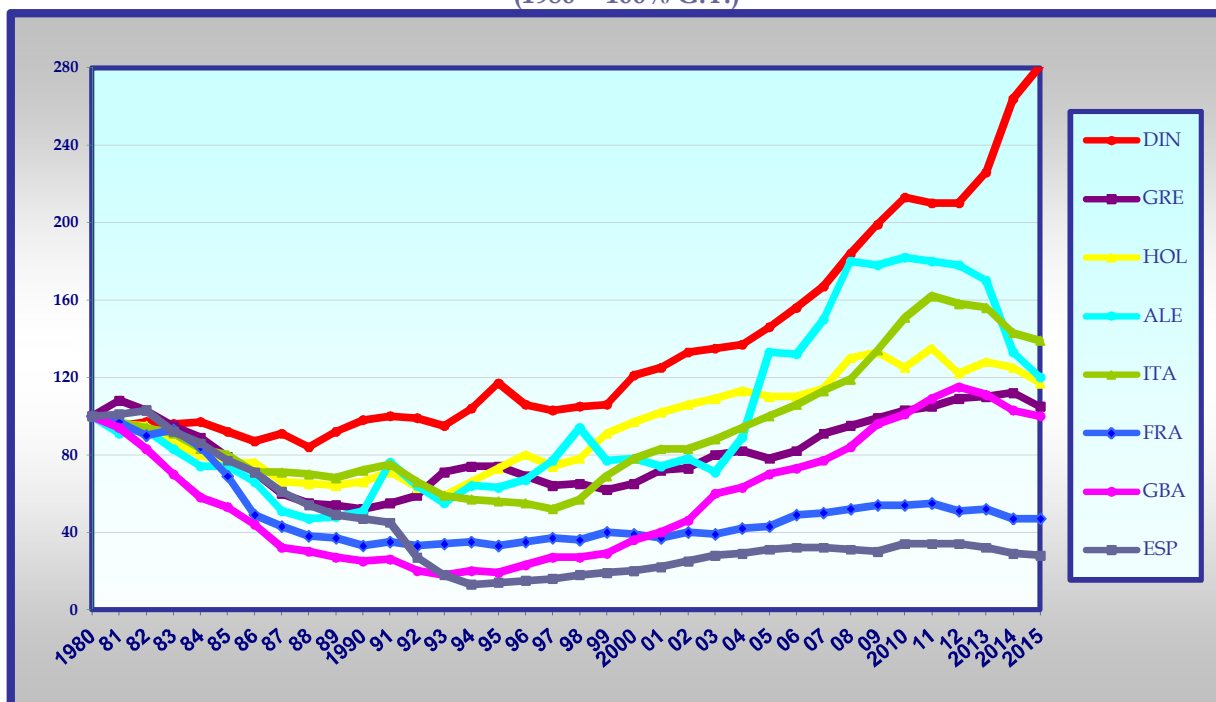
No obstante, la cartera de pedidos europea continúa creciendo desde 2012. En 2015, se contrataron 202 buques con un total de 3,2 millones de cgt. En Europa los nuevos pedidos se mantuvieron estables a niveles de 2014 mientras que las entregas fueron algo más bajas que en 2014. El nivel de entregas en los últimos años ha disminuido debido a la creciente complejidad de los buques construidos. El 62% de la cgt de la cartera de pedidos de Europa es de buques de pasaje, seguido de buques offshore.

El Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio entró en vigor el 14 de Abril de 2015.

El Convenio de Nairobi requiere que los buques de más de 300 gt que estén registrados en un estado firmante del Convenio o escalen en un puerto o en instalaciones offshore de un país firmante lleven a bordo un certificado que atestigüe la existencia de un seguro u otra seguridad financiera en vigor de acuerdo al Convenio. El certificado deberá obtenerse en el país de registro del buque siempre que dicho país sea firmante del Convenio de Nairobi.

EVOLUCION DE LAS PRINCIPALES FLOTAS COMUNITARIAS DE 1980 A 2015

(1980 = 100% G.T.)

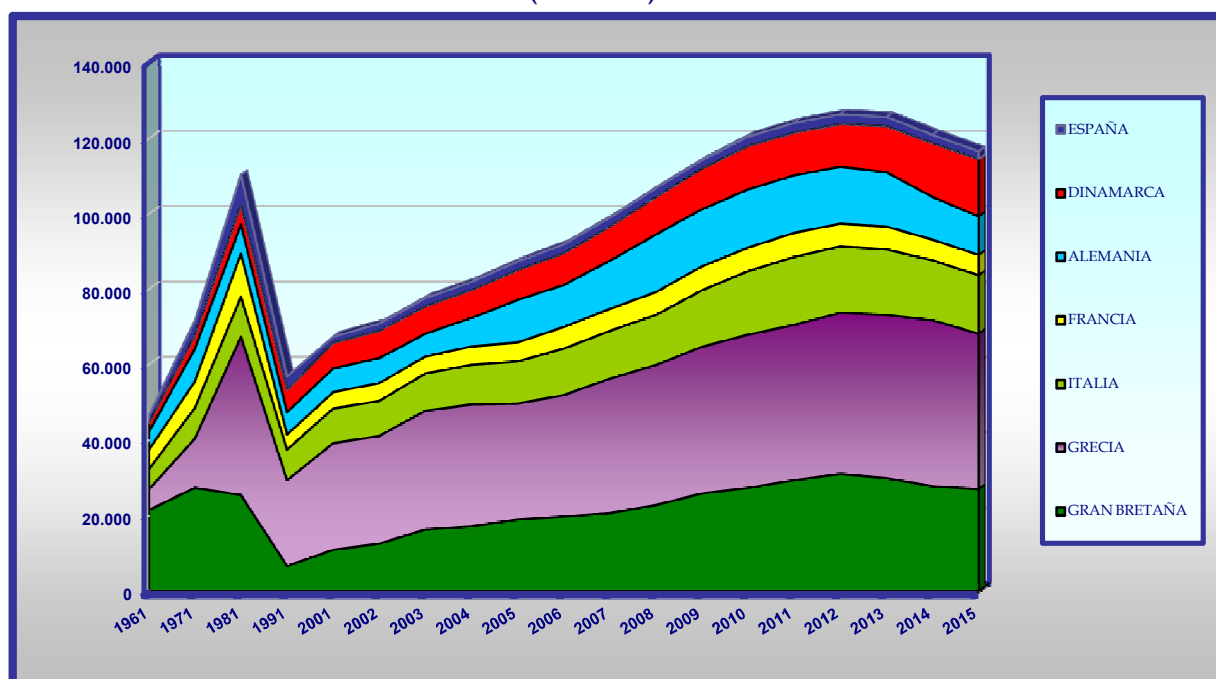


Incluidos 2º registros nacionales

Datos a 31 de Diciembre de cada año

PRINCIPALES FLOTAS DE LA UNION EUROPEA (1961-2015)

('000 G.T.)



Incluidos 2º registros nacionales

Datos a 31 de Diciembre de cada año

Since the Convention entered into force on 14 April 2015 the Bahamas, Cyprus and Panama have become States Parties bringing the current number of WRC Parties to 25.

*The **Spanish economy** grew by 3.2 per cent in 2015 - the highest rate recorded since 2007- two times the average rate of the Eurozone (1.5%).*

The domestic demand was the main engine of growth, boosted by the dynamism of private consumption and investment.

Among the components of the domestic demand the biggest pace of growth in 2015 corresponds to investment in fixed capital (6.4 per cent), followed by construction investment with an annual rate of 5.3 per cent, being positive for the first time since 2007, and the household final consumption expenditure that increased by 3.1% against 1.2% of the previous year.

Regarding the external demand, the real goods and services exports grew in 2015 by 5.4 per cent, three tenths more than in 2014 and imports speeded by 1.1 points reaching a rate of 7.5 per cent, that explains the most negative contribution

Desde que el Convenio entró en vigor el 14 de Abril de 2015, Bahamas, Chipre y Panamá se han convertido en Estados firmantes, siendo 25 el número actual de países signatarios del Convenio.

El crecimiento de la **economía española** se situó en un **3,2%** en 2015, el mayor índice registrado desde 2007, y más del doble que el promedio de la Zona Euro (1,5%).

La demanda nacional fue el principal motor de crecimiento, impulsada por el dinamismo del consumo privado y la inversión.

Entre los componentes de la demanda nacional, el mayor ritmo de crecimiento en 2015 corresponde a la inversión en capital fijo (6,4%). Le siguen la inversión en construcción, con una tasa anual del 5,3%, positiva por vez primera desde 2007, y el gasto en consumo final de los hogares, que aumenta el 3,1%, frente al 1,2% del año anterior.

Respecto a la demanda externa, las exportaciones reales de bienes y servicios crecen en 2015 el 5,4%, tres décimas más que en 2014, y las importaciones se aceleran 1,1 puntos, hasta una tasa del 7,5%, lo que explica la contribución más negativa de la

of the net external demand to the GDP during the last year. The bigger dynamism of exports is due to both the goods exports and the service exports that closed 2015 with annual rates of 4.9 per cent and 6.7 per cent, respectively, four and three tenths higher than in 2014. The acceleration of imports are also due to the goods and service imports, especially the latter, with growths of 7.4 per cent and 8.1 per cent in 2015 (6.7 per cent and 4.5 per cent in 2014).

The Spanish exports of goods increased by 4.3 per cent year-on-year in 2015 (1.8 points higher than the growth rate in 2014) reaching 250,241.3 million Euros, the highest value since the beginning of the historic series.

On the other side, the Spanish construction sector is strongly growing again at the beginning of 2016. The national building activity increased by 20.3 per cent compared with January 2015, the highest annual increment of all the Member States, according to Eurostat data.

Beside this percentage is much over the percentages registered in the common single currency area (6 per cent) and in

demanda externa neta al crecimiento del PIB en el pasado ejercicio. El mayor dinamismo de las exportaciones se debe tanto a las exportaciones de bienes como a las de servicios, que cierran 2015 con tasas anuales del 4,9% y del 6,7%, respectivamente, superiores en cuatro y tres décimas a las de 2014. La aceleración de las importaciones también se debe a las de bienes y servicios, especialmente a estas últimas, con crecimientos del 7,4% y del 8,1% en 2015 (6,7% y 4,5%, en 2014).

Las exportaciones españolas de mercancías crecieron un 4,3% interanual en 2015 (1,8 puntos superior a la del año 2014) hasta alcanzar los 250.241,3 millones de euros, el valor más alto desde el inicio de la serie histórica.

Por otra parte, el sector español de la construcción vuelve a crecer con fuerza en el arranque de 2016. La actividad constructora nacional creció hasta un 20,3% en comparación con enero de 2015, el mayor aumento anual de todos los Estados miembros, según datos del Eurostat.

Este porcentaje está además muy por encima de los registrados en el área de la moneda única común (6%) y de los 28

the 28'area (4.4 per cent). The 6% increment was due to the advance of 7.1 per cent of the civil engineering, together with a more moderate increment of 1.4 per cent of house building. In the European Union (EU) as a whole, the increase of 4.4 per cent has its origin in the increment of 5.3 per cent in the house building even though the civil engineering works dropped by 0.8 per cent.

The Consumer Price Index (CPI) registered a year-on-year rate of zero, according to information published by the Statistics National Institute. This rate is three tenths higher than in November. The CPI components that have contributed to such an increment are the energy products and to a lesser extent the unprocessed foods. After this result the CPI annual average rate in 2015 stood at -0.5 per cent, compared to -0.2 per cent in 2014.

In 2015, Spain registered a public debt of 99.2 per cent of the GDP, one tenth less than in 2014, but far from the level of 35.5 per cent registered in 2007, just before the economic crisis, when the country complied with Maastricht criterion on public debt under 60 per cent. This situates Spain as the sixth more

(4,4%). El incremento del 6% ha sido motivado por el avance del 7,1% de las obras de ingeniería civil, junto a un aumento más moderado del 1,4% de la construcción de viviendas. En la Unión Europea (UE) en su conjunto, el aumento del 4,4% tiene su origen en el incremento del 5,3% en la construcción de viviendas, pese a que las obras de ingeniería civil cayeron un 0,8%.

El Índice de Precios al Consumo (IPC) registró en diciembre una tasa interanual nula, según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística (INE). Esta tasa es tres décimas superior a la de Noviembre. Los componentes del IPC que han contribuido a dicho aumento son los productos energéticos y, en menor medida, los alimentos no elaborados. Tras este resultado, la tasa media anual del IPC de 2015 se sitúa en -0,5%, frente al -0,2% de 2014.

España registró en 2015 una deuda pública del 99,2% del PIB, una décima menos que en 2014, pero muy lejos del nivel del 35,5% que registraba el país en 2007, justo antes del inicio de la crisis económica, cuando cumplía con creces el criterio de Maastricht de que la deuda pública se situara por debajo del 60%, lo que le

indebted country of the 28 - European Union.

According to information published by the Statistics National Institute the unemployment rate decreased by 678,200 people during the last year, the largest annual fall of the historic series of the Labour Force Survey. The unemployment rate has stood at 20.90 per cent, what means a decrease of 2.81 points in twelve months and the lowest rate since the second quarter of 2011.

On the other side, employment increased by 3 per cent and nearly half a million full-time job posts were created in the whole year, going from 1.4% growth in 2014 to 3.4% in 2015.

As far as the maritime market is concerned as for January 2016, the Spanish shipping companies controlled 209 merchant vessels (two more than in the previous year), with 3.84 million gt and 3.56 million dwt. This means an increment of 5.1% in gt and 4.9 in dwt.

The number of vessels under the Spanish flag decreased by 4 units whereas the tonnage kept stabilized, with 113 vessels,

coloca como el sexto país más endeudado de la Europa de los 28.

Según los datos hechos públicos por el Instituto Nacional de Estadística (INE), el paro descendió en 678.200 personas en el último año, la mayor caída anual de la serie histórica de la Encuesta de Población Activa (EPA). La tasa de paro se ha situado en el 20,90%, lo que supone un descenso de 2,81 puntos en doce meses y la tasa más baja desde el segundo trimestre de 2011.

Por su parte, el empleo aumentó a un ritmo del 3% y se crearon casi medio millón de puestos de trabajo a tiempo completo en el conjunto del año, pasando de crecer el 1,4% en 2014 al 3,4% en 2015.

En cuanto al mercado marítimo, a 1 de Enero de 2016, las navieras españolas controlaban 209 buques mercantes (dos más que el año anterior), con 3,84 millones de gt y 3,56 millones de tpm. Esto implica un incremento del 5,1% en gt y de un 4,9% en tpm.

El número de buques bajo pabellón español descendió en 4 unidades y se estabilizó en tonelaje con 113 buques, 2,06 millones

2.06 million gt (-0.4%) and 1.63 million dwt (+0.1%).

de gt (-0,4%) y 1,63 millones de tpm (+0,1%).

On the contrary, the controlled fleet under foreign flags increased by 6 units up to 96 vessels, with 1.78 million gt (+12.2%) and 1.92 million dwt (+9.4%).

Por el contrario, la flota controlada bajo pabellón extranjero aumento en 6 unidades hasta los 96 buques, con 1,78 millones de gt (+12,2%) y 1,92 millones de tpm (+9,4%).

The average age of the Spanish controlled fleet went from 15.8 to 16.1 years in 2015.

La edad media de la flota controlada aumentó de 15,8 a 16,1 años durante 2015.

As for January 1st, 2016, 53.7% of the gt controlled by Spanish shipowners hoisted the Spanish flag, whereas the remaining tonnage was registered in 19 foreign registries as Malta (35.7%), followed by Madeira (22.6%), Cyprus (14.6%) and Bahamas (10.1%).

A 1 de Enero de 2016, el 53,7% de las gt controladas por los armadores españoles operaban bajo pabellón español, mientras que el tonelaje restante lo hacía en 19 registros extranjeros como Malta (35,7%), seguido por Madeira (22,6%), Chipre (14,6%) y Bahamas (10,1%).

In number of vessels, Madeira became the most utilized foreign register (22.6%), followed by Panama (21.9%), Malta (18.8%) and Cyprus (16.7%).

En número de buques, Madeira pasó a ser el registro extranjero más utilizado (22,6%), seguido de Panamá (21,9%), Malta (18,8%) y Chipre (16,7%).

65 per cent of the vessels with 79.9 per cent of the controlled fleet under foreign flags are registered under European Union ship registries.

El 65% de los buques, con un 79,9% del gt de la flota controlada bajo pabellones extranjeros está inscrito en registros de la Unión Europea.

84.2 per cent of the Spanish fleet (Canary Islands international register included)

El 84,2% de la flota española (incluido el Registro Canario) opera bajo pabellón

sails under EU's register, as well as 90.7% of the controlled fleet tonnage.

The Canary Islands Special Register of Ships is still going through a deep crisis in 2015 with a decrease of 4 vessels and the addition of only 2 units.

The Spanish port traffic registered its historic top in 2015 with 501.8 million tones of goods, an increment of 4.1 per cent regarding the previous year. This figure, that exceeds the record achieved in the year 2007, with 483.1 million tones, has been obtained thanks to the increments undergone by the liquid bulks (167.6 m.t.) and general cargo (224.3 m.t.), although new records were also achieved by containers (14.2 m.t.), passengers (21.5 m.t.) and cruise passengers, reaching the latter an all-time high record with 8.4 million cruise passengers in 2015, an increment of 9.4 per cent regarding the previous year.

For the first time the Spanish ports surpassed the figure of one million handled tones. The port of Bay of Algeciras almost reach 100 million tones (98.1), followed by Valencia that exceeded 70 million tones.

comunitario, así como el 90,7% del tonelaje (gt) de la flota controlada.

El Registro Especial de Canarias sigue atravesando una crisis profunda con un descenso de 4 buques y la incorporación de sólo 2 nuevas unidades en 2015.

El tráfico portuario español registró un máximo histórico en 2015 con 501,8 millones de toneladas de mercancías y un incremento del 4,1%, respecto al año anterior. Esta cifra, que supera el récord alcanzado en 2007 con 483,1 millones de toneladas, se ha conseguido gracias a los incrementos experimentados por los graneles líquidos (167,6 millones de toneladas) y la mercancía general (224,3 m.t.), aunque también se alcanzaron récords en contenedores (14,2 millones de toneladas), pasajeros (21,5 m.t.) y cruceristas (alcanzando éstos un récord histórico con 8,4 millones de cruceristas en 2015 y un incremento del 9,4% respecto al año anterior).

Por primera vez todos los puertos españoles superaron el millón de toneladas manipuladas, aproximándose el Puerto Bahía de Algeciras a los 100 millones de toneladas (98,1), seguido por Valencia que superó los 70 millones.

As far as general cargo is concerned, that already means 46 per cent of the total goods handled in the Spanish ports, with an increase of 3 per cent, the ports of Valencia (with 63 million tones), The Bay of Algeciras (62.4 m.t.) and Barcelona (29.3 m.t.) stood out. In the liquid bulk traffic the Bay of Algeciras (27.2 m.t.), Cartagena, Tarragona and Huelva stood out, with the largest increment in the ports of Bay of Cadiz (+88%) and Almeria (84.1%).

On the other side, dry bulks, although the least numerous, were the goods with higher increase (+7.2%), highlighting the Port of Gijon was the leader, with 18.9 million tones that almost doubled the second port, Ferrol with 9.8 million tones.

Likewise the ro-ro traffic continued increasing during 2015, with an increment of 6.3 per cent, exceeding 51 million tones.

Moreover, in 2015, the movement of new cars increased by 18.4 per cent regarding the previous year, with 3.15 million units. Furthermore, through the Spanish ports 87 per cent of the total of cars made in Spain

En cuanto a mercancía general, que ya supone el 46% del total de mercancías manipuladas en los puertos españoles, con un crecimiento del 3%, destacaron los puertos de Valencia (63 millones de toneladas), Bahía de Algeciras (62,4 m.t.) y Barcelona (29,3 m.t.). En el tráfico de graneles líquidos destacaron Bahía de Algeciras (27,2 m.t.), Cartagena, Tarragona y Huelva, obteniendo los mayores incrementos Bahía de Cádiz (+88%) y Almería (84,1%).

Por otra parte, los graneles sólidos, aunque el menos numeroso fue el que más creció (+7,2%), destacando el Puerto de Gijón como líder absoluto, con 18,9 millones de toneladas y que prácticamente dobla al segundo puerto, Ferrol con 9,8 millones de toneladas.

De igual manera el tráfico ro-ro continuó aumentando en 2015 con un crecimiento del 6,3%, superando los 51 millones de toneladas.

Asimismo, en 2015, el movimiento de vehículos nuevos aumentó un 18,4% respecto al año anterior, con 3,15 millones de unidades. Además, por los puertos españoles se exportaron el 87% del total de

was exported in 2015.

The passenger traffic reached 29.9 million persons, of which 8.4 million persons were cruisers. The port of Barcelona, with 2.5 million cruisers is the main European port and the fourth port in the world as base port.

On 14th April, 2016, The European Union Courts confirmed again the lawfulness of the current Spanish system of prepayment of asset finance, applicable among others to shipbuilding, and that was authorized by the European Commission in November 2012. That Commission decision meant a milestone in the European Union area, as it was the first time that such a measure was approved by the Commission. The pronounced sentence currently corroborates the top level of the new “tax lease” legal security.

Since the new tax lease was set in motion in Spain, in the year 2013, a total of 27 deals have opted for this regime, for a joint amount above 925 million Euros, for ship building orders that have generated more than 6 million work hours.

vehículos producidos en España en 2015.

El tráfico de pasajeros alcanzó los 29,9 millones de personas de las que 8,4 millones eran cruceristas. Barcelona, con 2,5 millones de cruceristas es el principal puerto de Europa y el 4º del mundo como puerto base.

El 14 de Abril de 2016, Los Tribunales Comunitarios volvieron a confirmar la plena legalidad del actual sistema español de amortización anticipada para la financiación de activos, aplicable entre otros a la construcción de buques, que fue autorizado por la Comisión Europea en noviembre de 2012. Aquella decisión de la Comisión supuso un hito en el ámbito de la Unión Europea, por ser la primera vez que una medida de esta naturaleza era aprobada por la Comisión. La sentencia dictada ahora corrobora el máximo nivel de seguridad jurídica del nuevo ‘tax lease’.

Desde que el nuevo ‘tax lease’ se puso en marcha en España, en el año 2013, se han acogido a este régimen un total de 27 operaciones, por un importe conjunto superior a los 925 millones de euros para contratos de construcción de buques generadores de más de 6 millones de horas de trabajo.

The Luxemburg judges defeated in first instance on December, 9th, 2014, the appeal lodged by the Dutch shipyard association against the European Commission decision, for which that association was ordered to pay costs. The European Court has dismissed the Dutch appeal that expected the Commission decision was overturned due to merely procedural and formal reasons. Costs again were awarded against the Dutch appellants.

El Tribunal de Luxemburgo ya rechazó en primera instancia, el 9 de diciembre del 2014, el recurso interpuesto por la asociación de astilleros holandeses contra la decisión de la Comisión Europea, por la que dicha asociación fue condenada en costas. El Tribunal europeo ha desestimado el recurso holandés, que pretendía la anulación de la decisión de la Comisión por motivos meramente procedimentales y formales. La sentencia vuelve a condenar en costas a los recurrentes holandeses.

During the year 2015, the Spanish shipyards signed contracts for 47 vessels with combined gross tonnage of 431,851 gt (300,168 cgt).

Durante el año 2015 los astilleros españoles firmaron contratos para 47 buques, con un arqueo bruto combinado de 431.851 gt (300.168 cgt).

As for 31st December 2015, the total order book of the Spanish shipyards amounted to 65 vessels with 539,738 gt and 459,151 cgt.

A 31 de Diciembre de 2015, la cartera de pedidos total de los astilleros españoles ascendía a 65 buques con 539.738 gt y 459.151 cgt.

From July 1st, 2016, the Spanish register will return to the White List of the flag classification system of The Paris Memorandum of Understanding on Port State Control.

A partir del 1 de Julio de 2016, el pabellón español volverá a la Lista Blanca del sistema de clasificación de banderas del Memorándum de París para el Control de los Buques por el Estado Rector del Puerto.

After staying in the White List during ten years, Spain changed into the Grey List in

Tras haber permanecido durante diez años en la Lista Blanca, España pasó a la Lista

2015, as a result of the seven detentions suffered by Spanish vessels between the years 2012 and 2014 (that amounted 3.4 per cent of the total of inspections made to the Spanish vessels). The good results in 2015 have allowed this quick return to the White List.

Out of the 72 Flag States registered, 43 of them are part of the White List, 19 of them of the Grey List and 10 of them are part of the Black List (only those flags whose vessels have had at least 30 inspections in the last three years are classified).

Gris el pasado año, como consecuencia de las siete detenciones sufridas por buques españoles entre los años 2012 y 2014 (que totalizaban el 3,4% de las inspecciones efectuadas a los mismos). Los buenos resultados en 2015 han permitido esta rápida vuelta a la Lista Blanca.

De los 72 Estados de bandera registrados, 43 de ellos forman parte de la Lista Blanca, 19 de la Lista Gris y 10 de la Lista Negra (sólo se clasifican aquellas banderas cuyos buques han sido objeto de un mínimo de 30 inspecciones en los 3 últimos años).

LA MARINA MERCANTE VASCA

THE BASQUE MERCHANT FLEET

The Basque economy grew by 3.1 per cent in the fourth quarter of 2015, one tenth more than in the previous quarter. Thus, in the whole year 2015 the Basque GDP increment stood at 2.8 per cent, doubling the pace of 2014 (1.4 per cent). Both the quarterly and the annual average rate stand at much over the values achieved by the whole Europe.

Both exports and imports had year-on-year positive variations although the thrust of the former allowed the above mentioned positive contribution to the GDP. However, the weight of the Basque economy recovery is still supported by the strength of the domestic demand (2.8 per cent) though it reduced three tenths its previous value.

In the analysis of the activity sector it is highlighted the strong boost registered by industry, much higher than the rest of sectors. Thus, in the fourth quarter

La economía vasca creció un 3,1% en el cuarto trimestre de 2015, una décima más que el trimestre anterior. En el conjunto de 2015 el incremento del PIB se situó en el 2,8%, duplicando el ritmo del año 2014 (1,4%). Tanto la cifra trimestral como la media anual se encuentran muy por encima de los valores conseguidos en el conjunto de Europa.

Tanto las exportaciones como las importaciones anotaron variaciones interanuales positivas si bien el empuje de las primeras permitió la mencionada aportación positiva al PIB. No obstante, el peso de la recuperación de la economía vasca sigue sustentándose en la fortaleza de la demanda interna (2,8%), a pesar de que moderó en tres décimas su valor anterior.

En el análisis por sectores de actividad, destaca el fuerte impulso registrado por la industria, muy superior al del resto de sectores. Así, en el cuarto trimestre la



industry increased its added value by 4.3 per cent, more than one point above the previous year, thanks to investment dynamism both domestic and in the countries around. As for the services, that are another basic pillar of the Basque economy, they reduced several tenths their advance pace down to 2.8 per cent.

The increment of the GDP brought along an employment creation that quantified in 2.0 per cent for the fourth quarter, a rate that means 17,000 full time job posts. Although the vast majority of these jobs were concentrated in service activities, it is worth mentioning that industry managed to increase by 0.6 per cent, the first increment since 2007. In annual average the Basque economy increased its employment by 1.7 per cent, so that it accumulates two consecutive years in positive.

The reactivation of the economy is developing without straining price evolution. The CPI registered a slight decrease (-0.1) per cent in the same period. Oil price fall is the main reason behind this unusual behaviour.

industria aumentó su valor añadido un 4,3%, más de un punto por encima del valor anterior, gracias al dinamismo de la inversión tanto interna como en los países del entorno. Por su parte, los servicios, que son el otro pilar fundamental de la economía vasca, suavizaron varias décimas su ritmo de avance hasta situarlo en el 2,8%.

El incremento del PIB trajo consigo una creación de empleo del 2,0% para el cuarto trimestre, una tasa que se traduce en unos 17.000 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo. A pesar de que la inmensa mayoría de esos empleos se concentraron en las actividades de servicios, hay que señalar que la industria aumentó un 0,6%, el primer incremento desde el año 2007. En media anual, la economía vasca aumentó su empleo un 1,7%, por lo que acumula dos años consecutivos en positivo.

La reactivación de la economía se está desarrollando sin tensionar la evolución de los precios. El IPC registró un ligero descenso (-0,1%) en el mismo periodo. El descenso del precio del petróleo es la principal razón que se encuentra detrás

Nevertheless, the underlying inflation, that does not take into account the index most volatile elements, stands at 1.0 per cent with clear upward tendency.

Regarding the year 2016, Basque Government Treasury and Finance Department's forecasts place the growth of the Basque GDP in 2.5 per cent, only three tenths below 2015' rate. The favourable inertia seen in the industry, tourism, hotel trade and employment, together with the optimism arisen from the economic agents expectancy suggests that the present growth pace will continue the next quarters, although slightly tempered. Especially, it is thought that the tailwinds that have favoured the European economies (the fall in the price of oil, the Euro depreciation and the expansive monetary policy) will not play a role as prominent as in 2016 whereas the uncertainty about the world economy (China slowing down, problems in the European financial system, Brexit, etc.) could rest some tenths to the environment growth.

de este inusual comportamiento. Con todo, la inflación subyacente, que no tiene en cuenta a los elementos más volátiles del índice, se sitúa en el entorno del 1,0%, con clara tendencia al alza.

En lo referente al año 2016, la previsión del Departamento de Hacienda y Finanzas del Gobierno Vasco sitúa el crecimiento del PIB vasco en el 2,5%, tan solo tres décimas por debajo del dato de 2015. Las inercias favorables que se aprecian en la industria, el turismo, la hostelería y el empleo, junto al optimismo que se deriva de las expectativas de los agentes económicos, hacen pensar que el actual ritmo de crecimiento continuará en los próximos trimestres, aunque ligeramente atenuado. En especial, se piensa que los *vientos de cola* que han favorecido a las economías europeas (abaratamiento del petróleo, depreciación del euro y política monetaria expansiva) no ejercerán un papel tan destacado en 2016, mientras que las incertidumbres sobre la economía mundial (desaceleración en China, problemas en el sistema financiero europeo, Brexit, etc.) podrían restar alguna décima al crecimiento del entorno.

The distortion of the prices affects principally to energy products and it is related with the reduction that oil prices have had in international markets.

La distorsión de los precios afecta, muy fundamentalmente, a los productos energéticos y está relacionada con el abaratamiento que el petróleo ha tenido en los mercados internacionales.

Particularly, the Brent barrel, in Euros, came down in price by around 35 per cent year-on-year in the fourth quarter and by 43 per cent in US dollars, fall percentages that are maintained in the first two months of 2016. That reduction justified that although the export of mineral fuel, the volume increased by 19.2%, the sale amount was 20.8 per cent lower than in the previous year. Figures are similar when the imports of these products are analysed, whose volume increased by 12.1 per cent, but whose invoice reduced by 32.1 per cent year-on-year.

Más concretamente, el barril de Brent, valorado en euros, se abarató alrededor de un 35% interanual en el cuarto trimestre y un 43% en dólares, porcentajes de caída que se mantienen en los dos primeros meses de 2016. Ese abaratamiento justifica que, a pesar de que la exportación de combustibles minerales aumentó su volumen en un 19,2%, el importe de la venta fue un 20,8% inferior al del año anterior. Las cifras son similares cuando se analizan las importaciones de estos productos, cuyo volumen creció un 12,1%, pero cuya factura se redujo un 32,1% interanual.

No-energy products were also affected by the fall of prices, but to a lesser extent than the mineral fuels were.

Los productos no energéticos también se vieron afectados por la caída de los precios, pero en menor medida que los combustibles minerales.

The CPI was placed again under downward pressures as a result of the constant decreases of the oil price. The evolution of the crude oil

El IPC volvió a estar sometido a presiones a la baja como resultado de los continuos descensos del precio del petróleo. La evolución del precio del crudo pro-

price caused that, for the first time in all the historic series, the year average inflation stood at negative values (-0.3 per cent). In February 2016 the CPI general index stood at -0.5%. This rate is half way between the Spanish register (-0.8%) and that for the Euro zone average rate (-0.2%).

As for the maritime segments to which the different vessels of our associated fleet belong, we have to state that both the crude oil tanker and the oil product tanker markets enjoyed an extraordinary strong freight market throughout 2015. Backed by low prices, the crude oil trade grew by a strong 3.8% in 2015, whereas the oil products trade even increased by 6.3%.

2015 was the best year for all oil tankers since the market crashed in late 2008.

Thus, 2015 was an outstanding year for the Basque oil tanker fleet which maintaining long term charters largely preserves it from market fluctuations.

As far as our bulk carrier fleet is concerned it must be said that the Baltic

vocó que por primera vez en toda su serie histórica la inflación media del año se situara en valores negativos (-0,3%). En febrero 2016, el índice general del IPC se situó en el -0,5%. Esa tasa se encuentra a mitad de recorrido entre el registro español (-0,8%) y el correspondiente a la media de la zona del euro (-0,2%).

Por lo que se refiere a los sectores marítimos a los que pertenecen los distintos buques de nuestra flota asociada, diremos que, tanto el mercado de crudo como el de productos disfrutaron de un mercado de fletes extraordinariamente fuerte durante 2015. Avalados por los bajos precios del petróleo, el mercado de crudo creció un 3,8%, y el de productos incluso se incrementó en un 6,3%.

2015 fue el mejor año para todo tipo de petroleros desde que el mercado se colapsó a finales de 2008.

Un buen año para flota petrolera vasca que aún así al mantener sus contratos a largo plazo le preserva en buena medida de las fluctuaciones del mercado.

Por lo que a nuestra flota granelera se refiere diremos que el Baltic Dry Index

Dry Index reached in November 2015 498 points, a new all-time low, compared to 1,428 points in October of 2014; even though it continued falling to stand at 307 points in February 2016. It is even more amazing if we recall that on May 20th, 2008, BDI reached 11,793 points. Consequently, dry bulk earnings have hit rock bottom, probably not covering the operating expenditure most of the time.

alcanzó, en Noviembre de 2015, los 498 puntos, un nuevo mínimo histórico, frente a los 1.428 puntos en Octubre de 2014, aunque siguió cayendo hasta situarse en Febrero de 2016 en los 307 puntos. Resulta más sorprendente aún, si recordamos que el 20 Mayo 2008 el BDI alcanzó los 11.793 puntos. A consecuencia de estos descensos, los ingresos de los graneles secos tuvieron precios de saldo, no cubriendo probablemente en muchas ocasiones los gastos de explotación.

The three key items to watch out for in 2016 are Chinese imports of coal and iron ore, as well as how much dry bulk tonnage is going to be demolished.

Las claves para el año 2016 se sustentarán en las importaciones chinas de carbón y minerales de hierro, así como en la cantidad de tonelaje que se desguace.

The LPG fleet expanded by a massive 17% in 2015. This record-high level was brought about by a 22% expansion of the VLGC fleet. As far as our small LPG fleet is concerned, the world fleet growth was also relatively high in the remaining LPG segments, but together they accounted for less than 20% of total net deliveries in 2015. VLGC vessels accounted for the rest.

La flota mundial de LPG se expandió un 17% en 2015. Este récord se debió al crecimiento de la flota de VLGC (en un 22%). Por lo que a nuestra flota de pequeños LPG se refiere, el crecimiento de la flota mundial también fue relativamente alto para este tipo de LPG, que juntos ascendían a menos del 20% del total de entregas en 2015, mientras el restante 80% era de VLGC.

Spot rates were exceptionally strong in 2015, but in the second half of the year,

Las tarifas spot fueron excepcionalmente sólidas en 2015, pero en el segundo se-

they came under severe pressure as a massive inflow of new LPG tankers hit the market.

mestre del año estuvieron bajo una fuerte presión por la llegada masiva de nuevos LPG al mercado.

The severe drop in freight rates, especially towards the end of 2015, reflected the clear gap between supply and demand opened up in 2015. Supply grew by a massive 17%, while demand grew by around 10% in 2015.

La severa caída de los fletes, especialmente a finales de 2015, refleja la clara brecha existente entre la oferta y la demanda que se abrió en 2015. La oferta creció en un masivo 17% mientras que la demanda crecía en torno al 10% en 2015.

The world reefer fleet reached 2.6 million TEUs in 2015. This segment of the industry has undergone a fundamental change as a result of low oil prices.

La flota frigorífica mundial alcanzó los 2,6 millones TEU en 2015. Este sector de la industria marítima ha sufrido un cambio fundamental a causa de los bajos precios del petróleo.

The seaborne transport of fresh produce in conventional reefer ships and in refrigerated boxes is estimated to have reached 105.5 million tons in 2015.

El transporte marítimo de mercancías perecederas en buques frigoríficos convencionales y en contenedores refrigerados se estima ha alcanzado los 105,5 millones de toneladas en 2015.

More than half of all conventional reefer vessels scrapped since the turn of the century with barely any ships ordered.

Más de la mitad de los buques frigoríficos convencionales fueron desguazados desde el comienzo de este siglo con muy pocas nuevas construcciones.

As for December 31st, 2015, the world order book has only 10 conventional units with a total tonnage of 107,000

A 31 de Diciembre de 2015 la cartera de pedidos mundial era de 10 unidades convencionales con un tonelaje total de

dwt, that will be delivered between 2016 and 2018.

107.000 tpm, que serán entregados entre 2016 y 2018.

Even though, our fleet of specialized reefer vessel has not been affected as their vessels are mainly operated in controlled markets.

Aún así nuestra flota de buques frigoríficos especializados no se ve afectada gracias a que operan sus barcos fundamentalmente en mercados propios.

As for December, 31st, 2015, the associated fleet comprised 54 merchant vessels and tugs, with a total of 331,535 gt and 584,104 dwt.

A 31 de Diciembre de 2015, la flota asociada estaba compuesta por 54 buques mercantes y remolcadores, con un total de 331.535 gt y 584.104 tpm.

By flags, and excluding those vessels involved with port inner traffic, 76.19% of the associated fleet is registered under the Canary International Register, 14.29% in the Registry of Madeira, 4.76% in the British Register and the remaining vessels in other registries.

Por banderas, y excluyendo los buques dedicados al tráfico interior de puerto, el 76,19% de los buques asociados se encuentra inscrito en el Registro Especial Canario, el 14,29% en el Registro de Madeira, el 4,76 % bajo bandera Británica y el resto en otros registros.

One more year, during 2015, the constant collaboration between the Environment and Territorial Policy 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 provide training to students of the Nautical High Schools aboard our

Un año más, durante 2015, la continua colaboración entre el Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial 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 facilitar las prácticas a los alumnos de las Escuelas Superiores de Náutica en los



associated vessels. This Agreement initiated in 1993 and has provided training during 2015 to a total of 87 students, reaching since the beginning of this Program a number of 1,804 cadets that have benefitted from this Program.

buques asociados. Este convenio que viene desarrollándose desde el año 1993, ha facilitado durante 2015 un total de 87 embarques, alcanzando desde su inicio los 1.804 embarques de alumnos que se han beneficiado de este Programa.

In 2015, the traffic in the port of Bilbao stood at 32.4 million tonnes, representing an increment of 5.12 per cent.

En 2015, el tráfico del Puerto de Bilbao se ha situado en 32,4 millones de toneladas, lo que representa un crecimiento del 5,12%.

The increase of the traffics that grew for the third consecutive year, came from the liquid bulks (+11 per cent), mainly due to the increments of crude oil, natural gas, gasoil and petrol.

El aumento de los tráficos, que crecen por tercer año consecutivo, viene de la mano de los graneles líquidos (+11%), principalmente por los incrementos del crudo de petróleo, gas natural, gasoil y gasolina.

Dry bulks decreased by 1.4 per cent; containerized goods by 2.2 per cent and general cargo by nearly another 2.0 per cent, on the one hand due to the traffic falls of coal and coke, scraps and car parts; and on the other hand, by the suspension of the Transfennica line with Zeebrugge in December 2014.

Los graneles sólidos bajan un 1,4%; la mercancía contenerizada un 2,2% y la mercancía convencional cerca de otro 2%, motivados por un lado por las caídas de tráfico como el carbón y coque, chatarras y piezas de automóviles; y por otro lado, por la suspensión en Diciembre de 2014 de la línea de Transfennica con Zeebrugge.

The number of containers, after the record of the previous year, is kept at

El número de contenedores, tras el resultado récord del año pasado, se

similar levels with a decrease of 0.5 per cent, standing at 627,302 TEU. Refrigerated containers, on the other hand, are growing by 23 per cent, which supports the advantages of the port of Bilbao as distribution centre of perishable products.

mantiene en niveles similares con un descenso del 0,5%, y se sitúa en 627.302 TEU. Los contenedores frigoríficos, por su parte, crecen un 23%, lo que avala las ventajas del Puerto de Bilbao como centro distribuidor de productos perecederos.

65 per cent of the external traffic corresponds to imports (with an increment of 5%) and the remaining 35% to exports (4%).

El 65% del tráfico exterior corresponde a importaciones (con un incremento del 5%) y el 35% restante a exportaciones (+4%).

Atlantic Europe is still the main market for the port of Bilbao (37 per cent of the total traffic), but it is also emerging notably North Atlantic America, that increases by 15% and represents 16% of the traffic and Atlantic Africa that grows by 108%, that is 10% of the total.

Europa Atlántica sigue siendo el principal mercado del Puerto de Bilbao (37% del total de tráfico), pero emergen de manera importante América Atlántico Norte, que crece un 15% y ya representa el 16% del tráfico, y África Atlántica, que aumenta un 108% y supone el 10% del total.

As for countries, United Kingdom keeps the first place with an increment of 24 per cent, followed by USA (+13 per cent) and Mexico (+ 22 per cent). The main increments in tones are found in United Kingdom, Nigeria and Angola.

En cuanto a países, Reino Unido se mantiene en primera posición con un crecimiento del 24%, seguido de EEUU (+13%) y México (+22%). Los principales crecimientos en toneladas se localizan en Reino Unido, Nigeria y Angola.

The port of Bilbao received in 2015 a large number of cruise vessels just

El Puerto de Bilbao ha acogido en 2015 un buen número de cruceros recién

delivered from shipyards that even exceeded in size to other touristic vessels that had already called at in previous seasons.

By her size, it is highlighted the “Anthem of the Seas”, owned by the cruise shipping company Royal Caribbean –the second biggest cruise vessel in the world with 348 metres in length and capacity for 4,200 passengers, as well as for choose Bilbao for her inaugural trip.

As a whole, in 2015 43 cruise vessels have called at the port of Bilbao, nine of them for the first time, with 70,541 cruisers. Half of these tourist came from United Kingdom, 17 per cent from Germany and the remaining 13 per cent from the United States.

In 2016 there will be a traffic increment, of about 55 cruise vessels, due to the new pier for cruise ships that allows the Port of Bilbao to offer three berths.

The year 2015 has meant the year of consolidation of traffic growth in the port of Pasajes with a total of 3,793,387 tones, that means 8.3 per cent more than in the previous year.

salidos de astilleros, que superaban, incluso, las dimensiones de otros barcos turísticos que ya han atracado en temporadas anteriores.

Destaca, por sus dimensiones, el Anthem of the Seas, propiedad de la compañía de cruceros Royal Caribbean -el segundo más grande del mundo con 348 metros de eslora y capacidad para 4.200 pasajeros- y por apostar por Bilbao en su viaje inaugural.

En total, en 2015 han escalado 43 cruceros, nueve de los cuales han visitado por primera vez el Puerto de Bilbao, con 70.541 cruceiristas. La mitad de estos turistas han sido británicos, el 17% alemanes y el 13% procedentes de Estados Unidos.

En 2016 se producirá un incremento del tráfico, en torno a los 55 cruceros, gracias al nuevo muelle de cruceros que permite al Puerto de Bilbao ofrecer tres atraques.

El año 2015 ha significado la consolidación del crecimiento en los tráficos del puerto de Pasajes con un total de 3.793.387 toneladas, un 8,3% más que en el año anterior.

The iron and steel sector, that represents more than one third of the port movement in the Pasajes dock, shows the biggest increment, as to 2.51 per cent of the finished product growth it is added 22.10 per cent of scrap that has reached 755,521 tonnes in contrast to 618,753 tonnes in 2014.

Vehicles have also reached very positive figures, with an increment of 13.68% regarding 2014. It is worth mentioning the paper and wood paste increment of 19.8%, although the total amount of 140,675 tonnes only represents 3.76% of the port total traffic.

The Basque shipyards concentrate more than a half of the vessel order book of Spain with data at close of the first half of the year. With 52 per cent of the total of orders, in terms of cgt tonnes, the Basque shipyards -Construcciones Navales del Norte (CNN)-La Naval, Astilleros Zamakona, Astilleros Murueta y Astilleros Balenciaga- leaded the Spanish market ahead of the Galician shipyards, with 29 per cent of the total market share, and the Asturias shipyards, with 19 per cent.

El sector siderúrgico que supone más de un tercio del movimiento portuario en la dársena guipuzcoana presenta el mayor incremento, ya que al 2,51% de crecimiento en productos terminados se añade el 22,10% de chatarra que ha alcanzado las 755.521 toneladas frente a las 618.753 toneladas de 2014.

La automoción ha alcanzado también cifras muy positivas, con un incremento del 13,68% respecto a 2014. Es digno de mención el incremento del 19,8% en papel y pasta de madera, si bien la cifra total de 140.675 toneladas representa solamente el 3,76% del tráfico total.

Los astilleros vascos concentran más de la mitad de la cartera de pedidos de buques en el Estado español con datos del cierre del primer semestre del año. Con un 52% del total, medido en toneladas cgt, los astilleros vascos –Construcciones Navales del Norte (CNN)-La Naval, Astilleros Zamakona, Astilleros Murueta y Astilleros Balenciaga-, lideraban el mercado español por delante de las empresas gallegas, con un 29% de cuota de mercado, y las asturianas, con un 19%.

With 20 vessels in the order book, according to Ministry of Industry, most of the Basque shipyards have workload for at least the whole 2016, what has allowed them to partly recover from the crisis of three years ago, caused by the European Commission suspension of the former tax lease system of shipbuilding finance support.

Con 20 buques en la cartera de pedidos, según el Ministerio de Industria, la mayoría de los astilleros vascos tienen carga de trabajo para al menos todo 2016 lo que les ha permitido recuperarse, en parte, de la grave crisis de hace tres años, ocasionada por la suspensión por parte de la Comisión Europea del anterior sistema de *tax lease*, de ayudas a la financiación de la construcción naval.

The International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM) was adopted on 13 February 2004 and will enter into force 12 months after ratification by 30 States, representing 35 per cent of world merchant shipping tonnage.

El Convenio Internacional para el control y Gestión de las Aguas de Lastre y Sedimento de los buques (BWM) se adoptó el 13 de Febrero de 2004 y entrará en vigor 12 meses después de la ratificación por parte de 30 países, que representen el 35% del tonelaje de la flota mercante mundial.

The number of Contracting Governments is currently 49 (May 2016), representing 34.79% of the world's merchant fleet tonnage. Conditions for the entry into force have been fulfilled as per the 30 signatory countries but it is still necessary an additional 0.21% gt to enforce the compulsory 35% gt of the world fleet.

En Mayo de 2016, el convenio ya ha sido ratificado por 49 países que representan el 34,79% de la flota mundial. Las condiciones para la entrada en vigor se han cumplido para el umbral de 30 Estados pero sigue siendo necesario un 0,21% adicional de tonelaje para cumplir con el 35% de gt de la flota mundial.

The Manpower Report from BIMCO and

El informe sobre Recursos Humanos de

the International Chamber of Shipping (ICS) is the most comprehensive study of the shipping industry's global workforce. Published every five years since 1990, the latest report contains detailed data analysis to show how the maritime workforce has evolved since 2010 until 2015.

This Report forecasts a serious future shortage in the supply of seafarers, identifying a current shortfall of about 16,500 officers (2.1%), but a need for an additional 147,500 officers by 2025 to service the world merchant fleet.

The global supply of officers is forecast to increase steadily, but this is predicted to be outpaced by increasing demand. Some officer categories are in especially short supply, including engineer officers at management level and officers needed for specialized ships such as chemical, LNG and LPG carriers.

However, the report estimates there is a current surplus of about 119,000 ratings (15.8%), with demand only having increased by about 1% since 2010.

BIMCO y la International Chamber of Shipping (ICS) es el estudio más exhaustivo sobre la población activa en la industria marítima. Publicado cada 5 años desde 1990, el último informe contiene datos detallados que muestran la evolución de la población activa desde 2010 hasta 2015.

Este informe pronostica una futura grave escasez en la oferta de marinos para operar la flota mercante mundial, identificando un déficit actual de unos 16.500 oficiales (2,1%), a los que añadir 147.500 oficiales más para 2025,.

Se prevé que el incremento de la oferta total de oficiales sea constante, pero se espera que sea sobrepasada por una demanda creciente. Es especialmente escasa la oferta de algunas categorías de oficiales, que incluyen a oficiales de máquinas con niveles de gestión y a los oficiales requeridos para buques especializados tales como buques químicos, LNG y LPG.

Sin embargo, el Informe estima que existe un excedente de unos 119.000 marineros (15,8%), cuya demanda sólo se ha incrementado en un 1% desde 2010.

Significantly, China is thought to have overtaken the Philippines as the largest single source of seafarers qualified for international trade (although the Philippines is still the largest source of ratings).

However, the Philippines and Russia are seen as equally important sources of officers, followed closely by Ukraine and India.

On 1st January 2015, the sulphur oxide emission restrictions of the MARPOL Convention Annex VI of IMO entered into force. From that date on, inside the Sulphur Emission Controlled Areas -SECA areas- (Baltic Sea, Caribbean Sea, Puerto Rico and the Virgin Islands, as well as in an area of 200 nautical miles off the coasts of Canada and United States) it is not allowed to use fuels with a sulphur contents higher than 0.10%. Outside these areas, the limit is kept in 3.5 per cent until 31st December 2019.

As far as piracy is concerned, in 2015 there was not recording of any attack to merchant vessels in the area of Somalia and Gulf of Aden, although the attacks

Significativamente, se piensa que China ha adelantado a Filipinas como la mayor fuente de marinos cualificados para el comercio internacional (aunque Filipinas sigue siendo la mayor fuente de marineros).

Sin embargo, Filipinas y Rusia son consideradas igualmente fuente de oficiales, seguidas de cerca por Ucrania e India.

El 1 de Enero de 2015 entraron en vigor las restricciones en las emisiones de óxidos de azufre del Anexo VI del Convenio MARPOL de la OMI. A partir de esa fecha, en las zonas SECA -Sulphur Emission Controlled Areas- (Mar Báltico, Mar Caribe, Puerto Rico e Islas Vírgenes, y un área de 200 millas náuticas de las costas de Canadá y Estados Unidos) se prohíbe utilizar combustibles con un contenido de azufre en masa superior al 0,10%. Fuera de estas zonas, el límite se mantiene en el 3,5% hasta el 31 de Diciembre de 2019.

Por lo que a la piratería se refiere, en 2015 no se registró ningún ataque a buques mercantes en la zona de Somalia y Golfo de Adén, aunque los ataques

*increased in other areas as in Indonesia,
confirming therefore that the threat is
still there.*

aumentaron en otras zonas como
Indonesia, confirmando así que la
amenaza continúa.





“ALICE ONE” - Remolcador Anclero Multipropósito. 1.373 GT - 1.030 TPM - Año de construcción 2015
(Cia. de Remolcadores Ibaizabal - Ibaizabal Management Services, S.L.)

DINÁMICA ASOCIATIVA

THE ASSOCIATION DYNAMICS



ASUNTOS ASOCIATIVOS

ALMUERZOS DE HERMANDAD

La Asociación de Navieros Vascos celebró el día 30 de Junio su Asamblea General de Asociados coincidiendo con la inauguración de las nuevas instalaciones en la calle Uribitarte nº 8 en Bilbao.

El Acto fue precedido de la celebración de una Misa en la Iglesia de San Vicente Mártir de Abando.

La inauguración de las nuevas oficinas contó con la asistencia de la mayoría de los asociados y “old fellows” pertenecientes a la misma. En dicho acto se celebró la bendición de las instalaciones por parte de Don José Luis Villacorta, y el tradicional cántico de la Salve Marinera, pasando a continuación el Sr. Presidente a dar lectura al Saludo de la Memoria 2014.

Con posterioridad los asistentes se trasladaron al Hotel López de Haro para celebrar una comida de hermandad.

Por otro lado, el tradicional Almuerzo de Navidad tuvo lugar el día 16 de diciembre nuevamente en el Hotel López de Haro de Bilbao, contando igualmente con un nutrido grupo de asistentes.



Acto de inauguración de las nuevas instalaciones de la Asociación de Navieros Vascos





Celebración de la Junta General – Junio 2015



Almuerzo de Navidad 2015 – Hotel López de Haro - Bilbao

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, y Jefe de Administración, D^a M^a del Carmen Martínez Moya.

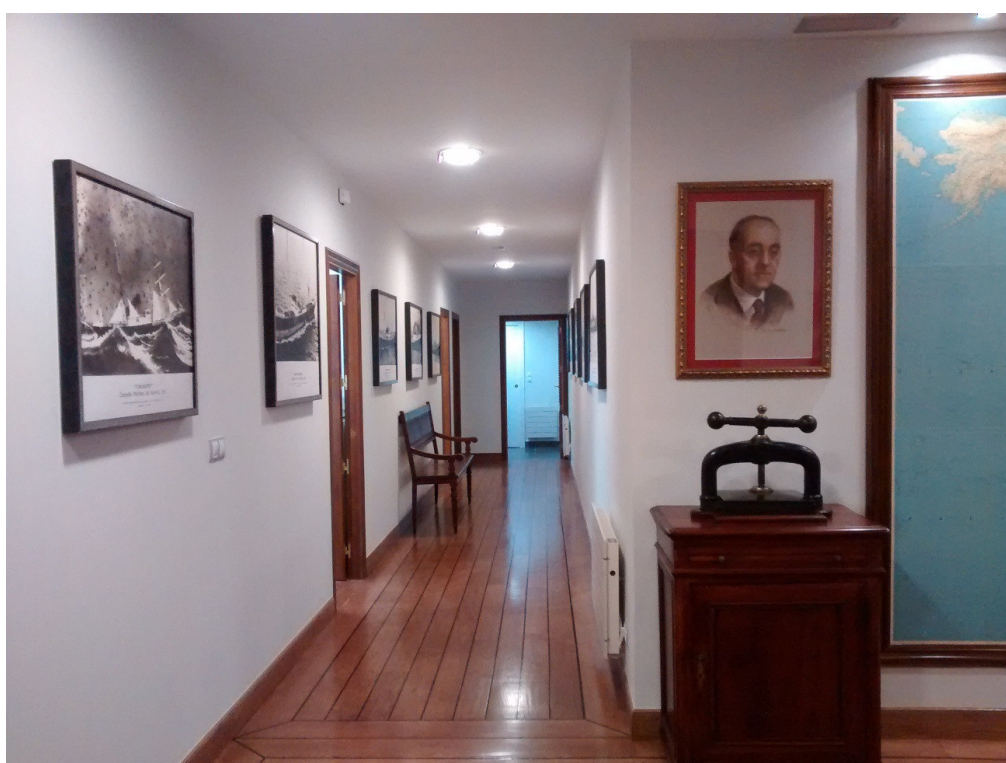
NUEVA SEDE SOCIAL

Como ya se ha indicado anteriormente, la Asociación ha trasladado su sede a las nuevas oficinas en la **Calle Uribitarte, nº 8 – 5^a Dcha. 48001 Bilbao**, ubicadas junto al Edificio Albia.

Estas nuevas instalaciones han sido acondicionadas para reubicar su biblioteca y archivo, contando también con una espaciosa Sala de Juntas para la celebración de las Juntas Directivas y demás reuniones, así como con varios despachos para el desarrollo de sus actividades.

Este traslado se ha llevado a cabo en el año en que la Asociación cumple 115 años desde su creación, por lo que podemos congratularnos de su larga trayectoria asociativa defendiendo y representando los intereses de sus asociados, y contribuyendo al desarrollo del sector marítimo en general.







ACTIVIDADES DE LA ASOCIACIÓN DURANTE 2015

GOBIERNO VASCO

La Asociación de Navieros Vascos ha venido mantenido una estrecha relación con los responsables del Departamento de Transportes del Gobierno Vasco, actualmente dependiente del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial, con sus representantes D. Antonio Aíz, Viceconsejero de Transportes, D^a Almudena Ruíz de Angulo, Directora de Infraestructuras del Transporte, D. Juan José Olabarria, responsable de Asuntos Marítimos en sustitución de D. Fernando Leonard, y D. Ricardo Torre, responsable del Departamento Técnico de dicha Dirección.

La Asociación de Navieros Vascos tiene el honor de contar desde hace décadas con el apoyo y colaboración del Gobierno Vasco para el fomento y desarrollo de la Marina Mercante principalmente a través de la formación de los futuros profesionales del Sector.

Desde el año 1993 la Asociación viene llevando a cabo un programa, suscrito con el Departamento de Transportes, a través del cual 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.

Del mismo modo, este programa va dirigido a potenciar el Short Sea Shipping europeo, contribuyendo a la formación de profesionales comunitarios necesaria para el desarrollo de este tipo de transporte.



Gracias a estos convenios durante el año 2015 se han llevado a cabo un total de 87 embarques, de los cuales 62 correspondieron a estudiantes de puente, y 25 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 la Dirección de Infraestructuras del Transporte durante el año 2015:

Relación de Alumnos y Alumnas embarcados durante 2015

ALUMNOS	EMPRESAS	BUQUES
Julián Jaime Ramirez Quispe	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Piero Alonzo Mur Herrera	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Félix San Martín Fernández	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Jaione Durana Fernández	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Hugo Gomes Tramullas	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Jon Arteta Solaguren	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Jacobo Portela Juncal	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Gonzalo Valle Dávila	Naviera Murueta, S.A.	<i>Albiz</i>
Maitane Estevez Garcés	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Daniel Juarez Piedra	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Barizo</i>
Peio Urquiza Cuadra	Albacora, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Cristina Tejedor Oliveros	Naviera Murueta, S.A.	<i>Ura</i>
Alvaro Diego Saez	Naviera Galdar, S.A.	<i>Izar Argia</i>
Ander Inoriza Bilbao	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
David Sanz Cañizo	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Aitor Alonso Casal	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Seis</i>
Gabriel Martínez de Pisson	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Sergio Martínez Alonso	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treinta</i>
Virginia del Pozo Cosío	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Enol Cuertos Nuñez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Iker Arriga Uribe	Albacora, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Javier María Casariego Pacheco	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>

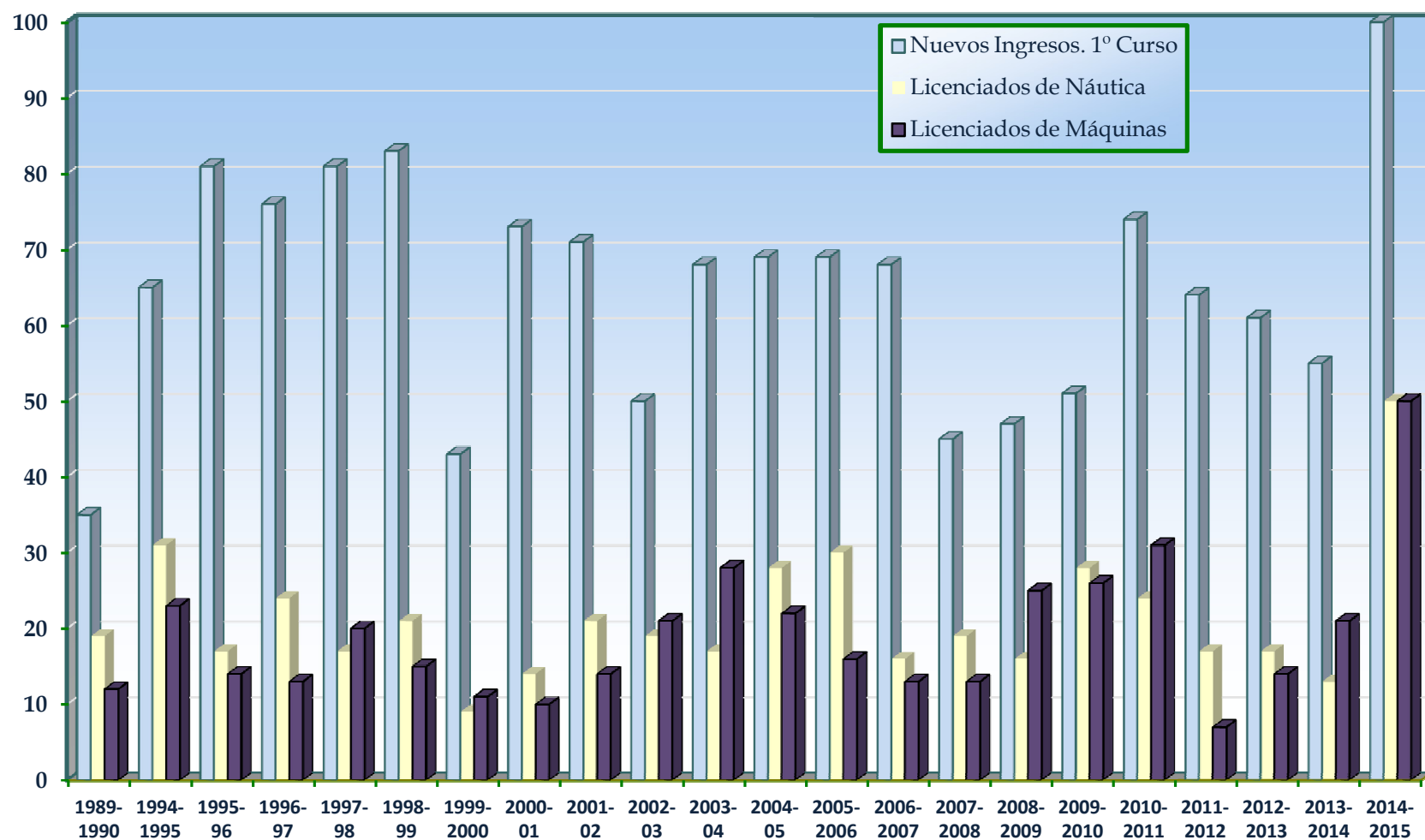


Unai Aguirre Pastor	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Bouga</i>
José María Díaz Lago	Naviera Murueta, S.A.	<i>Albiz</i>
Miguel Antonio Proleón Verde	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Darío Sánchez Busto	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
Adolfo Pastor González	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Santiago Buqueras Mestre	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Anaga</i>
Laura Fernández Maroto	Naviera Murueta, S.A.	<i>Muros</i>
Nicolás Ramsden San Juan	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Ocho</i>
Antoni Pons Oliver	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Jacobo Portela Juncal	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Antonio Sueiras Zaurin	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Fco. José Hermida Fernández	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Ekaitz Rivas Arbinaga	Naviera Murueta, S.A.	<i>Ura</i>
Daniel Alonso Fraile	Naviera Murueta, S.A.	<i>Sua</i>
Miguel Angel Calvo Gutiérrez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Seis</i>
Aritz Ortega García	Naviera Murueta, S.A.	<i>Medal</i>
Edita González Pellón	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Javier Eguen Sánchez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Maitane Estevez Garcés	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Gabriel Ibarra Pérez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Galdames</i>
Paula González Rodríguez	Naviera Murueta, S.A.	<i>Anzorás</i>
Yasmin Pais Karandeniya-Hewage	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Antonio Emerson Chavez Peredes	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Javier Navarro Muñoz	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
Darío Sánchez Busto	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Bouga</i>
Jorge Irijoa Chans	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Anaga</i>
Luis Arturo Muñoz Sánchez	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Roger Hernán Pihuaycho Mamani	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Pablo Docampo García	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Aitor Alonso Casal	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Barizo</i>
Nicolás Ramsden San Juan	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Seis</i>
Javier Victor Losada Fernández	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laga</i>
Cristina Urionabarrenechea	Naviera Murueta, S.A.	<i>Muros</i>
Renzo Leonardo Becerra Cabrera	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Rafael Ceñal Bretones	Albacora, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Ander Meruelo Amescoa	Albacora, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Joaquín Solans Rua	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>

Javier de Domingo Fdez-Villa	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Jone Landaluce Garacia	Naviera Murueta, S.A.	<i>Ura</i>
Martín Castiñeira Pose	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Jaime Dominguez González	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Ibai Aguinaco Carreras	Albacora, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Francisco Vera Andreu	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laida</i>
Iñigo Larizgoitia Ballado	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Seis</i>
Daniel Pérez Negro	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Sertosa Treintaydos</i>
Sonsoles Pezonaga Cano	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Seis</i>
Gorka Alba García	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Anaga</i>
Lander Garay Lavin	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Ocho</i>
Carlos J. Ramos Vargas	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
José María Díaz Lago	Naviera Murueta, S.A.	<i>Sua</i>
Javier Victor Losada Fernández	Naviera Murueta, S.A.	<i>Medal</i>
Ahmad Omar Mohammad Jaber	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Diego García Echaniz	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Jordan Adolfo Jeri Huacaychuco	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montestena</i>
Javier Martínez de Lucas	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Asier Molinero García	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Montesperanza</i>
Bruno Ensesa Tusell	Atlántico Shipping, S.L.	<i>Bouga</i>
Aritz Ortega García	Naviera Murueta, S.A.	<i>Muros</i>
Danel Gomendiourrutia Arana	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Ibaizabal Seis</i>
Estefanía Zapata Rovegno	Naviera Murueta, S.A.	<i>Albiz</i>
Iker Arriaga Uribe	Albacora, S.A.	<i>Salica Frigo</i>
Cristobal Ferrandiz Vigo	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Toledo</i>
Francisco José Hermida Fernández	Ibaizabal Management Services, S.L	<i>Monte Anaga</i>
Daniel Juarez Piedra	Naviera Murueta, S.A.	<i>Laida</i>
Pablo Da Costa Lorenzo	Albacora, S.A.	<i>Salica Frigo</i>



ESCUELA TECNICA SUPERIOR DE NAUTICA Y MAQUINAS NAVALES DE BILBAO



**ALUMNOS/AS EMBARCADOS EN LOS BUQUES DE LA ASOCIACIÓN
DE NAVIEROS VASCOS DESDE 1993 A 2015**

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
2013	60	26	86
2014	55	29	84
2015	62	25	87
TOTAL 1993-2015	1.128	676	1.804

***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 importante vinculación, ya que la Asociación ha estado siempre implicada y comprometida con la formación de los futuros profesionales del sector, principalmente



facilitando las prácticas académicas y profesionales para el embarque de Alumnos procedentes de las Escuelas de Náutica mediante el convenio 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.

Nuestras empresas asociadas participan activamente en este plan, ofreciendo y facilitando el embarque a bordo de los buques de su flota, con el fin de que los alumnos y alumnas puedan adquirir y poner en práctica los conocimientos necesarios para completar su formación.

La Escuela de Náutica de Bilbao registró en el curso 2014 - 2015 un total de 82 nuevos ingresos, (35 de Náutica y 47 de Máquinas). En dicho período el número de Licenciados/Grados de Náutica fue de 21 y el de Máquinas Navales 32.

ESCUELA DE ADMINISTRACIÓN MARÍTIMA

La Asociación de Navieros Vascos forma parte del Consejo Asesor de la Escuela de Administración Marítima, adscrita a la Dirección de Infraestructuras del Transporte del Gobierno Vasco.

La Escuela de Administración Marítima, 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.

AFILIADOS EN EMPRESAS DEL R.E.M.												AFILIADOS EN				
AÑOS	GRUPO PRIMERO					GRUPO SEGUNDO		GRUPO TERCERO			TOTAL	OTRAS SITUACIONES				
	Mercante	Pesca	Estiba	Otros	TOTAL	GRUPO 2A	GRUPO 2B	C. AJENA	C. PROPIA	TOTAL		Desempleo	Convenio Especial	As.Sanitaria emigr. sin c. especial	Asimilados alta	TOTAL GENERAL
1987	27.246	34.175	8.689	5.249	75.359	20.448	19.404	16.855	6.663	23.518	139.729					139.729
1989	21.452	35.205	7.255	11.215	75.127	19.572	18.565	14.655	8.945	23.600	136.864					136.864
1990	20.058	33.404	7.222	10.485	71.169	19.040	17.242	12.096	9.763	21.859	129.310					129.310
1991	17.986	31.385	6.685	11.663	67.719	18.649	16.110	11.780	10.171	21.951	124.429					124.429
1992	14.811	32.196	5.889	6.103	58.999	19.868	15.975	12.168	8.230	20.398	115.240					115.240
1993	12.705	31.242	4.536	5.579	53.432	17.282	15.738	9.855	9.517	19.372	105.824					105.824
1994	11.130	27.343	4.945	8.424	51.727	15.727	15.349	8.845	10.219	19.064	101.982					101.982
1995	9.649	18.601	5.849	3.109	37.208	10.061	13.105	6.600	13.645	20.245	80.619	7.238	4.958	1.973	1.365	96.153
1996	9.099	17.760	6.130	2.962	35.924	9.998	12.741	6.395	13.799	20.194	78.857	9.359	4.955	1.791	1.276	96.238
1997	8.563	17.523	6.077	3.026	35.189	9.564	11.522	6.371	14.490	20.861	77.136	10.768	5.167	1.665	1.270	96.006
1998	8.590	16.572	6.602	3.138	34.902	8.469	10.608	6.177	15.063	21.240	75.219	12.545	5.384	1.474	1.254	95.876
1999	9.017	15.434	7.026	3.336	34.813	7.589	10.088	5.913	17.045	22.958	75.448	10.551	5.330	1.257	1.217	93.803
2000	9.206	14.794	7.158	3.449	34.607	7.623	10.273	5.638	17.574	23.212	75.715	8.811	4.965	1.112	1.097	91.700
2001	9.251	14.735	7.619	3.637	35.242	7.271	9.845	5.320	17.258	22.578	74.936	8.071	4.799	3.296	935	92.037
2002	9.892	14.100	7.840	3.823	35.655	7.123	8.969	5.343	17.033	22.376	74.123	9.302	4.465	3.034	900	91.824
2003	10.007	13.011	8.220	3.577	34.815	5.888	8.301	5.328	16.768	22.096	71.100	8.932	3.980	2.485	865	87.362
2004	10.026	12.251	8.825	3.751	34.853	5.901	7.544	5.332	16.438	21.770	70.068	8.710	3.658	2.051	877	85.364
2005	10.021	11.878	9.608	3.863	35.370	5.541	7.017	5.201	15.921	21.122	69.050	8.567	3.393	1.626	622	83.258
2006	10.370	11.488	9.838	4.092	35.788	5.253	6.627	4.905	15.444	20.349	68.017	8.228	3.200	1.361	585	81.391
2007	12.153	10.884	10.010	4.529	37.676	6.722	7.991	4.670	15.021	19.691	71.980	5.010	3.036	1.202	116	81.344
2008	10.878	9.158	10.062	3.921	34.019	4.145	5.973	4.884	14.953	19.837	63.974	8.604	2.851	844	22	76.295
2009	12.865	8.299	7.256	3.780	32.200	4.326	6.172	4.940	14.629	19.569	62.267	10.184	2.690	673	18	75.832
2010	12.484	8.017	7.050	3.665	31.216	4.173	5.744	4.807	14.151	18.958	60.091	11.293	2.563	510	16	74.473
2011	12.138	7.834	6.836	3.512	30.320	4.153	5.442	5.053	13.814	18.867	58.782	10.979	2.525	436	14	72.736
2012	11.437	7.390	7.152	3.659	29.638	3.949	5.329	5.213	13.580	18.793	57.709	11.131	2.474	356	14	71.686
2013	11.735	6.873	7.076	4.200	29.884	3.732	5.272	5.162	13.365	27.531	57.415	11.248	2.344	283	14	71.304
2014	11.232	6.942	6.937	3.849	28.960	3.631	5.323	4.973	12.918	26.845	55.805	10.600	2.440	24	0	68.870
2015	11.996	6.881	6.949	4.325	30.151	3.532	4.858	4.854	12.641	17.495	56.036	10.018	2.467	22	16	68.559

En el período 1985-1994 los afiliados en otras situaciones se incluyen en los Grupos Primero, Segundo y Tercero de afiliados en empresas del R.E.M.

Actualmente D. Asier Madariaga ha tomado el relevo de D. José Luis Trueba, que tan eficazmente ha llevado las riendas de la Escuela de Administración Marítima desde su fundación, como coordinador de la misma.

La Escuela organiza en colaboración con la Universidad de Deusto el “*Máster en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias y Derecho Marítimo*”, dirigido principalmente a postgraduados y profesionales de las empresas marítimo-portuarias y de comercio exterior, que goza de gran reconocimiento tanto a nivel nacional como internacional.

Este Máster se imparte también en Panamá, en colaboración con la Universidad de Santa María de la Antigua (USMA), y cuenta con la participación de miembros de nuestra Asociación, tanto en Deusto como en Panamá.

INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

La Asociación de Navieros Vascos asiste periódicamente a las reuniones de la Comisión Ejecutiva Provincial del Instituto Social de la Marina de Bizkaia, compuesta por representantes de la Administración, organismos empresariales y organizaciones sindicales; donde 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 continúan siendo D. Javier Zapatero Manguillot y D. Juan José López Inoriza, pertenecientes a dos de nuestras empresas asociadas.



AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO

La Autoridad Portuaria de Bilbao forma parte de la Junta Directiva de la Asociación de Navieros Vascos, representada por D. Luis Gabiola, Director de Operaciones, Comercial y Logística de dicho organismo, con el que siempre ha existido una estrecha y cordial relación.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

La Asociación recibe puntualmente la información del ámbito marítimo y las novedades legislativas que afectan a nuestro sector a través de la Dirección General de la Marina Mercante, principalmente de la Subdirección General de Seguridad, Contaminación e Inspección Marítima, y la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional, resultando de gran interés para nuestros asociados.

ACTIVIDAD INTERNACIONAL

En el ámbito internacional, como ya se ha mencionado anteriormente, el Secretario General de la Asociación, D. José Antonio Martínez Ortiz de Landaluce, ha participado por decimotercer año consecutivo en la impartición de clases de Economía Marítima en el Máster Internacional en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias, en la Universidad de Santa María la Antigua (USMA), Panamá.



*Maestría Internacional en Gestión de Empresas Marítimo Portuarias
Universidad de Santa María la Antigua –Panamá (2015)*

Por otro lado, 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.

ACTIVIDAD DIVULGATIVA

Durante el año 2015 la Asociación ha mantenido puntualmente informados a sus asociados sobre las novedades legislativas relativas al sector marítimo, asuntos laborales y otros temas de interés, mediante el envío de circulares, comunicaciones, y reuniones informativas.

La Asociación dispone de una página web www.anavas.es , recientemente actualizada y rediseñada en la que se puede encontrar información detallada sobre su historia, sus actividades, datos relativos a sus asociados, así como un amplio contenido de su larga trayectoria. A través de su página web los usuarios pueden acceder a los formularios de solicitud de embarque para realizar prácticas de Alumnos a bordo de los buques asociados, así como inscribirse en su bolsa de embarque solicitando empleo.

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

AGENCIA DE COLOCACIÓN DE LANBIDE

La Asociación de Navieros Vascos continúa realizando desde el año 2011, labores de intermediación como agencia de colocación autorizada por el Servicio Vasco de Empleo LANBIDE, con el número de autorización 1600000003, para lo cual dispone de una bolsa de embarque en la que pueden inscribirse los demandantes de empleo a través de su página web.

NECROLÓGICAS

Tenemos que lamentar el fallecimiento de tres queridos miembros “Old Fellows” de la Asociación, que siempre permanecerán en nuestros recuerdos, D. Joaquín Ibarra Esnal en el mes de febrero de 2015, D. Alejandro de la Sota Arróspide en el mes de agosto del mismo año, y D. Manuel Ruiz de Velasco Francisco, en mayo de 2016. Descansen en Paz.



ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS

RELACIÓN DE ARMADORES Y BUQUES

A 1 de Enero de 2016

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>Telma Kosan</i>	L.P.G.	4.317	5.771
	TOTAL	4.317	5.771
GLOBALGAS, S.A.			
<i>Celanova</i>	L.P.G.	7.666	7.300
	TOTAL	7.666	7.300

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

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>Aitor Uno</i>	Remolcador	125	83
<i>Alai</i>	Remolcador	125	83
<i>Urgozo</i>	Buque recogida de vertidos	149	315
<i>Alice One</i>	Remolcador	1.373	1.030
TOTAL		7.689	5.163

➤ 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 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>Monte Arucas</i>	Recogida residuos, salvamento C.I	1.786	3.180
TOTAL		4.641	6.353

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>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>Anzorras</i>	Carga seca y portacontenedores	3.988	5.700
<i>Ura</i>	Carga seca y portacontenedores	5.335	6.800
<i>Sua</i>	Carga seca y portacontenedores	5.335	6.800
TOTAL		32.464	45.302

RODIA CANTABRICA, 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.
--------------------	---------------	------	--------

EMPRESAS SIN FLOTA

* **AUTORIDAD PORTUARIA DE BILBAO**

* **BULK TRADING, S.L.**

11 EMPRESAS

54 BUQUES

332.746 GT

585.042 TPM

Bilbao, 1 de Enero de 2016

FUENTES DE INFORMACIÓN

SOURCES OF INFORMATION

- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS ESPAÑOLES
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS EUROPEOS
- ❖ ASOCIACIÓN DE NAVIEROS VASCOS
- ❖ BANCO CENTRAL EUROPEO
- ❖ BANCO MUNDIAL
- ❖ BIMCO
- ❖ CÁMARA DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BILBAO
- ❖ DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
- ❖ EUSTAT
- ❖ FEARNLEY
- ❖ 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
- ❖ UNIÓN EUROPEA / EUROSTAT

