



EL IMPACTO DE LA COVID-19 EN EL SECTOR MARÍTIMO DE LA UE



Parcialmente financiado por la
Unión Europea - Fondo Europeo
Marítimo y de Pesca





ÍNDICE

1. Introducción	4
2. El tráfico: impacto inicial y normalización	4
3. La industria marítima mundial	6
4. El impacto en el comercio marítimo en la UE: impacto significativo inicial, complejidades geográficas y en relación con los productos, fuerte recuperación	6
5. El impacto en los fletes: considerable volatilidad, con períodos positivos en los precios de los fletes e ingresos de los buques	9
6. El impacto de la COVID-19 en la flota controlada o abanderada por los estados miembros de la UE: continúan las tendencias a largo plazo	10
7. El impacto en la construcción naval: la atención de la UE centrada en la construcción de cruceros provoca perturbaciones importantes	12
8. Cruceros y pasajeros: fuerte impacto en los cruceros y estrés financiero, fuerte impacto en los transbordadores pero moderada recuperación	14
9. Inspecciones de seguridad y medioambientales	15

1. INTRODUCCIÓN

La expansión sin precedentes de la COVID-19 y su brote a escala mundial fue seguido de confinamientos nacionales y estrictas restricciones a los desplazamientos. En consecuencia, el transporte, en tanto que sector global, se vio gravemente afectado por la COVID-19 en todos los ámbitos, como el tráfico marítimo, el comercio, etc. Varios sectores, desde las embarcaciones de pasajeros hasta los portacontenedores y petroleros, también se vieron afectados.

La pandemia del coronavirus se encuentra actualmente en una situación de evolución día a día. Desconocemos aún cómo será el transporte en la era post-COVID, pero la pandemia podría tener un impacto profundo y duradero. No obstante, la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) dispone de la información y las herramientas necesarias para comparar los datos de los años anteriores a la COVID-19 (2016-2019) con los de 2020 en los ámbitos del tráfico marítimo, la seguridad y la contaminación del medio ambiente marino. Con la ayuda de un contratista externo (licitación EMSA/NEG/29/2020, adjudicada a Clarksons Research) se obtuvo información sobre volúmenes y tipos de comercio, fletes y otros índices e indicadores económicos relacionados con el transporte (y por consiguiente, sobre el impacto económico del sector del transporte marítimo de la UE en su conjunto).

Así pues, se recopilaban datos relacionados con el impacto de la pandemia en el transporte. Los responsables políticos pueden utilizar los datos como herramienta de apoyo para definir las medidas de recuperación. El informe refleja la situación de la Europa de los Veintiocho, teniendo en cuenta que hasta finales de 2020, el Reino Unido todavía era miembro de la UE.

Si no se especifica lo contrario, los datos facilitados en los gráficos y los cuadros han sido obtenidos por los propios sistemas de la AESM. Los datos relativos al tráfico han sido obtenidos principalmente a partir del sistema de intercambio de información marítima de la Unión (SafeSeaNet¹), y en algunos casos, se han combinado con los datos del LRIT² y MARINFO³. Desde julio de 2020 ya está disponible en el sitio web de la AESM información sobre el impacto de la pandemia en las escalas portuarias de la UE.

Utilizando la base de datos de flotas privada de Clarksons Research, se efectuó un análisis de la flota de los buques con pabellón de la Europa de los Veintiocho y armadores con sede en los Estados miembros de la UE. Se ha utilizado la misma base de datos para recopilar información sobre el tráfico de buques y mercancías, los fletes, la construcción naval, las reparaciones y parte de las actividades del sector de los cruceros.

2. EL TRÁFICO: IMPACTO INICIAL

Y NORMALIZACIÓN

Con el transporte internacional en la primera línea del comercio, y dependiente de los viajes y la interacción humana, la industria del transporte ha sufrido directa e indirectamente las consecuencias del brote de la COVID-19.

El período comprendido entre 2016 y 2019 se mantuvo bastante estable, con pocas variaciones. Sin embargo, en 2020, el número de escalas de buques durante el primer trimestre del año fue similar al de 2019, pero durante el segundo trimestre del año se produjo un descenso significativo (26,5 %). El segundo trimestre empezó poco después de que la Organización Mundial de la Salud (OMS) declarase que el brote de COVID-19 podía considerarse una pandemia (12 de marzo de 2020). En el tercer trimestre de 2020 se registró un descenso del 9,1% en comparación con 2019, pero el cuarto trimestre de 2020 fue muy similar al de 2019 (descenso del 1,1%).



1 Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.

2 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques.

3 Base de datos de la AESM (alimentada con la información obtenida de proveedores comerciales).

Si se examina el número de escalas por tipo de buque, se detecta un descenso en el número de escalas entre los años 2019 y 2020 de todos los tipos de embarcaciones. Los cruceros, los buques de pasajeros y los buques para el transporte de vehículos son los tipos de buque que sufrieron el descenso más acusado en el tráfico marítimo en 2020, con caídas del 85,8 %, 39 % y 22,1 % respectivamente. Al mismo tiempo, el número de escalas de buques de carga a granel, quimiqueros, portacontenedores, buques de carga general, buques de transporte de gas natural licuado, petroleros, transbordadores de carga rodada y buques para el transporte de vehículos solo experimentaron un pequeño descenso (hasta un 5 %).

Croacia, Francia, Islandia y España registraron un descenso del número de escalas de buques superior al 20 % entre 2019 y 2020, convirtiéndose así en los países más afectados. Este descenso en el número de escalas de buques entre 2019 y 2020 se atribuye al tráfico de cruceros y embarcaciones costeras de pasajeros, que se vio gravemente afectado por la crisis.

NÚMERO DE ESCALAS DE BUQUES COMUNICADAS A LA SAFESEANET

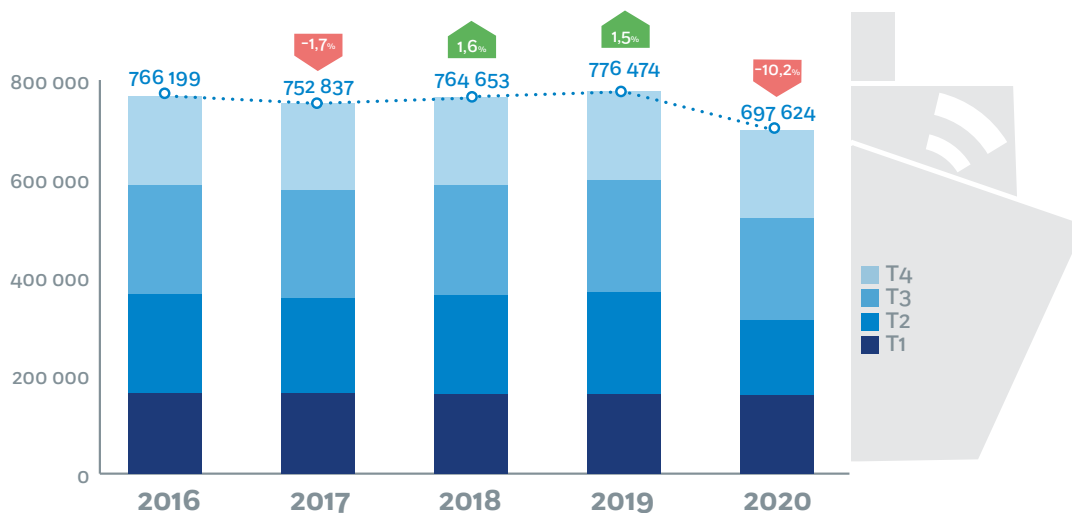


Gráfico 1: Número de escalas de buques comunicadas a la SSN entre 2016 y 2020 por trimestre.

El número total de escalas realizadas por buques que enarbolaban pabellón de los Estados miembros de la UE aumentó anualmente entre 2016 y 2019. Sin embargo, en 2020, la cifra total de escalas se redujo un 3,5 % en comparación con 2019, y el arqueo bruto total relativo cayó en un 11,1 %. En el segundo trimestre de 2020 se inició un descenso significativo, como consecuencia de la escalada del brote de la COVID-19 en toda Europa, que obligó a numerosos Estados miembros de la UE a adoptar medidas de confinamiento.

En el tercer y cuarto trimestres de 2020, no obstante, esta tendencia pareció estabilizarse más, alternando entre variaciones ligeramente negativas (por ejemplo, en el tercer trimestre) y positivas (por ejemplo, en el cuatro trimestre) en comparación con los mismos períodos de 2019. En relación con los períodos equivalentes de 2019, en 2020 pueden apreciarse variaciones importantes tanto en cruceros como en buques para el transporte de vehículos.

El sector de los cruceros y, en general, el transporte de pasajeros, fueron los sectores más gravemente afectados por la COVID-19. También otros sectores sufrieron el impacto, pero en general, el comercio no se detuvo. Inicialmente, durante la primera mitad de 2020, se produjo un descenso drástico, pero posteriormente la situación fue mejorando gradualmente. Se puede afirmar, sin temor a equivocarse, que, con la excepción de los cruceros, en la actualidad el transporte ha vuelto a la normalidad. A pesar de las grandes dificultades que tuvo que afrontar el transporte, las operaciones marítimas comerciales, los puertos y otros sectores del transporte marítimo siguieron operando, lo que confirmó la resiliencia de la industria, garantizando la circulación de mercancías y demostrando la importancia estratégica del sector marítimo para nuestro modo de vida.



3. LA INDUSTRIA MARÍTIMA MUNDIAL

La industria del transporte marítimo mundial es fundamental para el comercio internacional, toda vez que constituye un medio sostenible y rentable de transportar grandes volúmenes de numerosos bienes esenciales y productos manufacturados. En 2020, la totalidad del comercio marítimo mundial anual ascendió a 11 500 millones de toneladas y 1,5 t per cápita, un 88 % del comercio mundial (lo que supone un incremento con respecto al 85 % registrado en 2019, ya que la pandemia de la COVID-19 afectó más gravemente a otros medios de transporte, en particular el transporte por vía aérea, camión y ferrocarril). La UE es responsable de aproximadamente el 20 % del comercio marítimo mundial y sus industrias marítimas están relativamente infrarrepresentadas en términos de construcción naval (alrededor del 5 % de la producción mundial, si bien centrada en el sector de los cruceros), en general alineada en términos de representación del país de abanderamiento (aproximadamente el 17 %) y reparación de buques (aproximadamente el 18 % de la actividad mundial), y bien representada en cuanto a la titularidad de los buques (33 %, que asciende al 39 % si se incluye a Noruega y Reino Unido), equipo marítimo, clasificación y financiación naval.

4. EL IMPACTO EN EL COMERCIO MARÍTIMO EN LA UE:

IMPACTO SIGNIFICATIVO INICIAL, COMPLEJIDADES

GEOGRÁFICAS Y EN RELACIÓN CON LOS PRODUCTOS,

FUERTE RECUPERACIÓN

La incidencia de la pandemia de la COVID-19 provocó un descenso del comercio marítimo mundial del -3,6 % interanual en 2020, un índice similar a la caída del PIB mundial. La perturbación de la economía mundial debida a la pandemia provocó que el PIB mundial cayese un 3,5 % durante todo el año 2020 (fuente: FMI, enero de 2021), un índice relativamente similar a los cuatro trimestres siguientes a la crisis financiera internacional (4.º trimestre 2008-3.º trimestre 2009: -2,5 %, FMI). Como consecuencia de la COVID-19 y la consiguiente la perturbación de la economía mundial, los flujos comerciales y las cadenas de suministro, se calcula que el comercio marítimo internacional (en toneladas) se ha reducido un -3,6 % en 2020 (fuente: Clarksons Research, feb. 2021). No obstante, se ha producido una variación notable en el porcentaje de disminución entre los distintos productos marítimos, y el impacto total en el comercio marítimo mundial en 2020 puede no haber sido tan negativo como muchos habían temido en un principio (cabe mencionar que el comercio marítimo mundial total en toneladas se redujo un 4,0 % en 2009).

Un análisis de los datos aduaneros comunicados por los Estados miembros de la UE indicó que en 2019, el 20 % (2 400 millones de toneladas) del comercio marítimo mundial (11 900 millones de toneladas) respondía a una combinación de volúmenes intra-UE e importaciones y exportaciones entre la UE y terceros países. Sobre la base de los datos disponibles hasta diciembre de 2020 (incluido), se calcula que el comercio marítimo de la UE se redujo más significativamente que el comercio mundial, con un 9,3 % en

2020, lo que corresponde a una «pérdida» de 226 millones de toneladas de comercio. La reducción más significativa en el volumen de comercio correspondió a las importaciones en la UE procedentes de países no pertenecientes a la UE, que cayeron un 12,2 % en 2020, seguidas del comercio intra-UE (reducción del 7,1 % durante el mismo período) y las exportaciones de países de la UE a países no pertenecientes a la UE (reducción del 4,3 %).

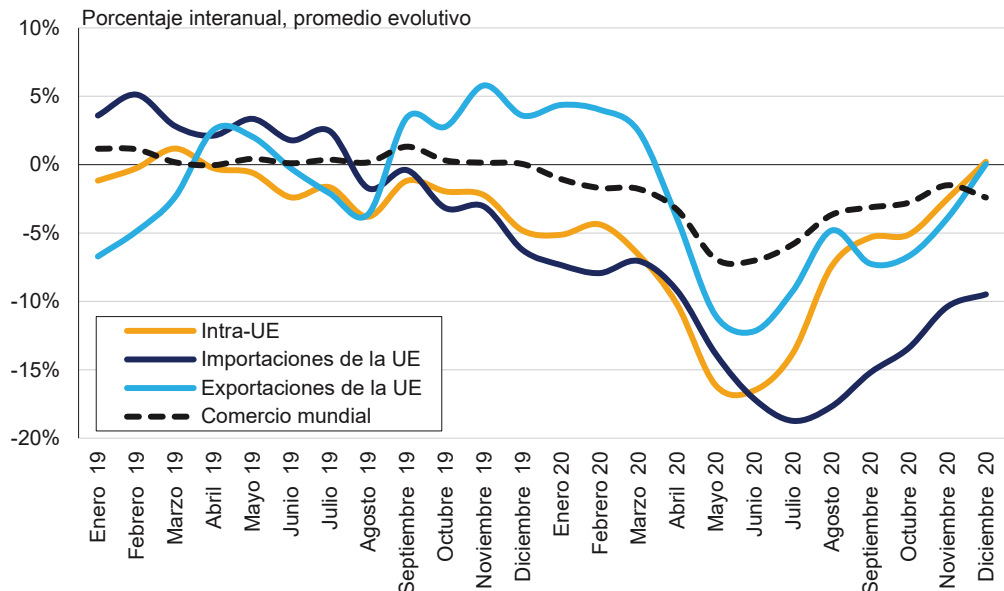


Gráfico 2: Resumen del comercio marítimo de la UE, toneladas, porcentaje interanual, promedio evolutivo trimestral⁴

Se ha elaborado también un resumen de cómo se han visto afectadas las rutas comerciales de Europa a China y de Europa a los Estados Unidos de América (EE. UU.). El tráfico de China a Europa ha ido disminuyendo en términos del número de escalas portuarias desde 2016, y en 2019 se había reducido ya en un -34 %. En 2020, en su mayor parte debido a la pandemia de la COVID-19, esta reducción alcanzó el -62 % en comparación con 2016. En la trayectoria contraria, de Europa a China, estas reducciones son del -26 % de 2016 a 2019 llegando al -65 % de 2016 a 2020.

Se realizó un ejercicio similar para las escalas portuarias de los buques que navegan con procedencia o destino a los EE.UU. ya que representan el principal destino de las mercancías exportadas por la UE⁵. El número de escalas portuarias realizadas por buques que comercian entre la UE y los EE. UU. es muy inferior si se compara con las escalas equivalentes para buques entre la UE y China. Sin embargo, esto no implica necesariamente que los volúmenes de comercio, y especialmente, el valor total de las mercancías, sea menor o mayor si se compara el comercio a/desde los EE. UU. y a/desde China. Se registró un descenso del -31 % en las escalas portuarias de los buques que viajaban procedentes de los EE. UU. con destino a Europa entre 2016 y 2019, que disminuyó al -58 % en 2020. Estas reducciones son más representativas en la dirección opuesta, es decir, de Europa a los EE. UU., siendo del -55 % entre 2016 y 2019 y del -70 % entre 2016 y 2020.

Un análisis ulterior del peso muerto desplazado en estos viajes pone de manifiesto una tendencia a la baja del peso muerto similar al observado para el número de escalas portuarias. Por consiguiente, los datos indican que el intercambio directo de mercancías a través de vías marítimas entre Europa y los EE. UU. y Europa y China se ha reducido desde 2016, con una disminución más acusada registrada en 2020.

⁴ Fuente: Clarksons Research. Base e datos aduaneros de la UE hasta diciembre de 2020 (incluido). Base Europa de los Veintiocho, no incluye Noruega ni Islandia. Base de datos del comercio marítimo mundial publicados Indicador Mensual de Crecimiento del Comercio Marítimo Mundial, febrero de 2021

⁵ <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/es/sheet/160/a-uniao-europeia-e-os-seus-parceiros-comerciais>



COMERCIO MARÍTIMO DE LA UE INTERIOR Y EXTERIOR POR PRODUCTO

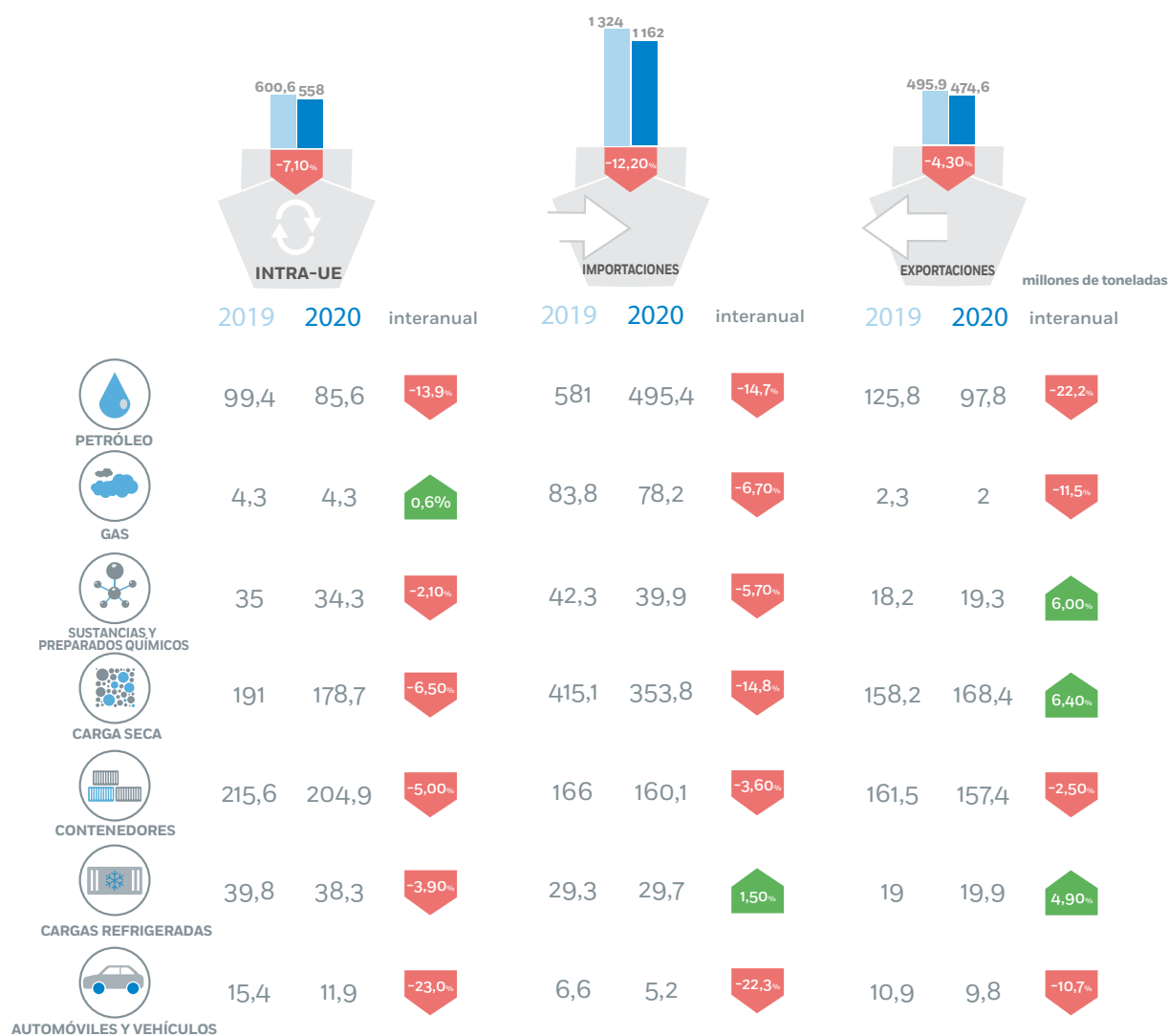


Figura 3: Comercio marítimo intra-UE y comercio marítimo exterior (importaciones y exportaciones) por producto, millones de toneladas⁶

⁶ Fuente: Clarksons Research. Base datos aduaneros de la UE hasta diciembre de 2020 (incluido). Base EU-28, no incluye Noruega ni Islandia. Estimaciones de los datos del comercio marítimo mundial en febrero de 2021.

5. EL IMPACTO EN LOS FLETES: CONSIDERABLE VOLATILIDAD, CON PERÍODOS POSITIVOS EN LOS PRECIOS DE LOS FLETES E INGRESOS DE LOS BUQUES

Los mercados mundiales del transporte marítimo de mercancías y de fletes experimentaron una gran volatilidad y perturbación a lo largo de 2020, debido al impacto de la COVID-19. A pesar de la magnitud de la perturbación, el índice internacional ClarkSea de segmentos cruzados (que indica el promedio evolutivo de los costes/ingresos del fletamento de buques en los sectores clave de transporte «voluminoso») arrojó una media de solo un -2 % inferior interanual en 2020, si bien se registró una variación notable y una complejidad importante en sectores concretos, muchos de los cuales vieron variaciones positivas en algún momento del año. La primera mitad de 2020, en concreto, fue el mejor semestre del índice ClarkSea en una década, con una media de 16 373 \$/día, si bien la media del segundo semestre del año se redujo nuevamente a 13 304 \$/día. El «pico» del primer semestre se debió principalmente a un incremento de la demanda en el uso de buques de «almacenamiento flotante», puesto que los confinamientos debidos a la COVID-19 provocaron globalmente una rápida acumulación de crudo sobrante y el contango en los precios del petróleo.

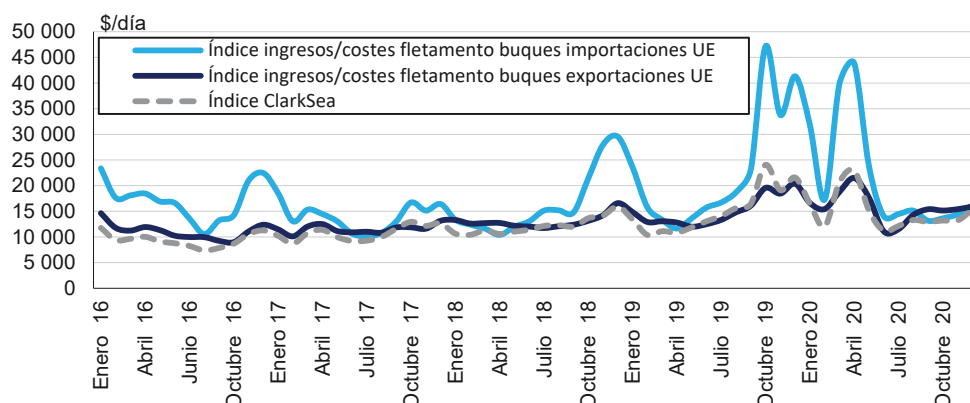


Gráfico 4: Coste del fletamento de buques extra-UE/Índices de los ingresos⁷

Las tendencias observadas en el mercado naval de la UE fueron, en líneas generales, similares a las tendencias globales. El índice de ingresos de los buques de las importaciones extra-UE promedió los 21 470 \$/día a lo largo de 2020, solo un -6 % por debajo de la media de 2019, si bien, se produjo una variación considerable a lo largo del año. El índice de ingresos de los buques de importaciones extra-UE alcanzaron un pico (mensual) de 43 876 \$/día en abril, y la media fue de 28 439 \$/día durante el primer semestre de 2020, con el apoyo del «pico» en los ingresos/gastos de los barcos cisterna, antes de disminuir en el segundo semestre de 2020 a una media de 14 506 \$, un -49 % inferior durante los seis primeros meses del año, cuando los mercados de buques cisterna se desplomaron, a pesar de que se produjeron significativos incrementos en los costes/ingresos de los portacontenedores y gaseros en una fase posterior del mismo año.

La media del índice de ingresos de buques de exportaciones extra-UE fue de 15 732 \$, un 4 % superior con respecto a 2019, y un 18 % por encima del promedio de 2016-2020, a pesar del impacto de la COVID-19. Sin embargo, el segundo semestre de 2020 experimentó un descenso, con el índice de costes/ingresos del fletamento de buques extra-UE un 13 % inferior, con una media de 14 615 \$/día, a diferencia de 16 849 \$/día en el primer semestre del año, si bien nuevamente se registraron fuertes incrementos en el flete de portacontenedores y gaseros hacia finales de 2020.

⁷ Fuente: Clarksons Research



6. EL IMPACTO DE LA COVID-19 EN LA FLOTA CONTROLADA
O ABANDERADA POR LOS ESTADOS MIEMBROS DE LA UE:
CONTINÚAN LAS TENDENCIAS A LARGO PLAZO

A finales de 2020, la flota con pabellón de la Europa de los Veintiocho ascendía a un total de 9 177 buques con un arqueo bruto combinado de 238 m, lo que representa el 17 % de la flota mundial en términos de tonelaje. La flota con pabellón de la Europa de los Veintiocho aumentó solamente un 0,1% en términos de arqueo bruto en 2020, considerablemente por debajo del crecimiento de la flota mundial, que ascendió al 3,0 %. En términos generales, esto representa una prolongación de las tendencias observadas antes de la pandemia de la COVID-19, con la tasa anual de crecimiento compuesto a cinco años («CAGR», en sus siglas en inglés) de la flota con pabellón de la Europa de los Veintiocho situada en un 1,9 %, en comparación con un 3,4 % para la flota global. En general, la flota con pabellón de la Europa de los Veintiocho está bien representada en el segmento del transporte rodado (58 % del tonelaje de transporte rodado mundial tiene pabellón de alguno de los Estados miembros de la UE) y los sectores del transporte de pasajeros (el 40 % del tonelaje de cruceros y transbordadores tiene pabellón de la Europa de los Veintiocho), debido a sus características geográficas y a las numerosas islas existentes en la UE, pero el 76 % de la flota total en términos de tonelaje sigue estando compuesto por buques cisterna, graneleros y portacontenedores.

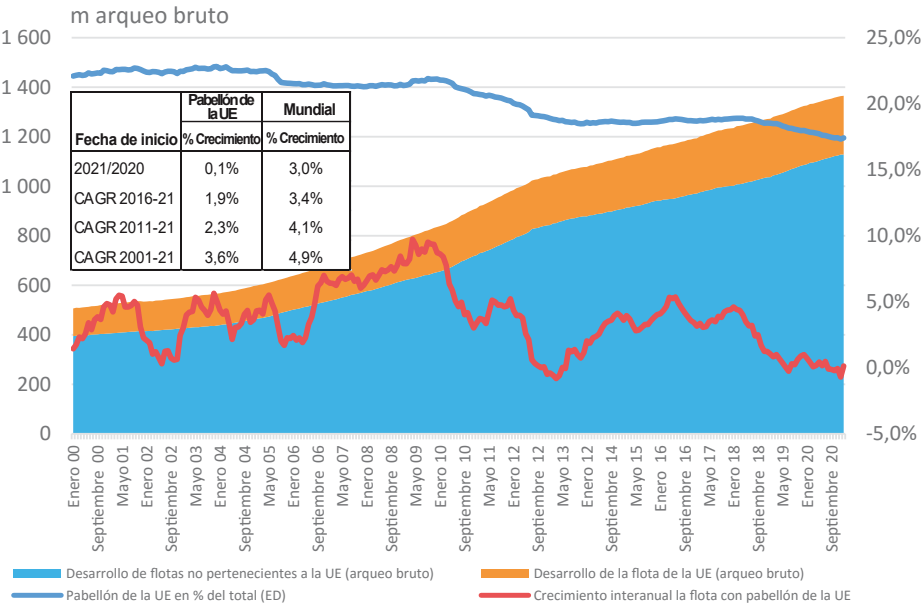


Gráfico 5: Evolución a largo plazo de la flota con pabellón de Estados miembros de la UE⁸

8 Fuente: Clarksons Research

Por otro lado, a finales de 2020, la flota de armadores con sede en la UE ascendía a 15 355 buques de un arqueo bruto combinado de 482 m, equivalente a un 33 % del tonelaje mundial. Al igual que la flota con pabellón de la Europa de los Veintiocho, el incremento de la flota de armadores de la Europa de los Veintiocho ha experimentado una tendencia a la baja en relación con el crecimiento mundial, y en 2020 la flota creció solo un 1,4 %, en comparación con un 3,0 % de crecimiento a escala mundial. No obstante, el crecimiento de la flota ha sido diverso en los Estados miembros, con un crecimiento reciente e históricamente fuerte de la flota de pabellón griego (el mayor propietario), pero con una disminución a largo plazo en la flota de armadores alemanes, la segunda nación de propietarios más importante de la UE. La cartera de pedidos de la Europa de los Veintiocho (total de pedidos de buques pendientes) se situó en el 5,9 % de la capacidad de la flota a finales de 2020, en comparación con el 8,5 % a escala global.

A excepción de los transbordadores, las flotas propiedad y con pabellón de la Europa de los Veintiocho se despliegan generalmente en rutas de comercio internacional y, por lo tanto, están expuestas a los mercados internacionales de transporte de mercancías y flete. El análisis de los movimientos de buques indica que en 2020, el 87% del tonelaje con pabellón de un Estado miembro de la UE y el 92 % del tonelaje propiedad de un Estado miembro de la UE se dedicaban al comercio internacional, con escasas variaciones en los patrones de despliegue antes y después de la COVID-19. En términos de actividad de escalas portuarias, los buques propiedad o con pabellón de la Europa de los Veintiocho registraron un descenso del 13 %/12 % en escalas portuarias en 2020, a diferencia del 8 % registrado a escala mundial, diferencia que responde a un porcentaje de tonelaje de cruceros y transbordadores superior entre la flota propiedad y con pabellón de la Europa de los Veintiocho.

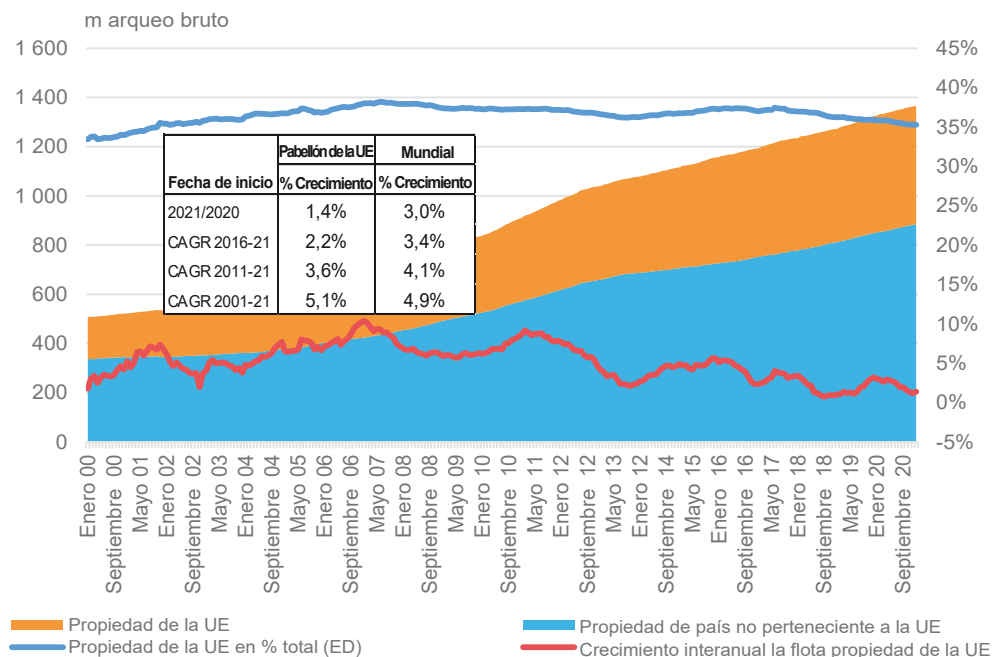


Gráfico 6: Evolución a largo plazo de la flota propiedad de Estados miembros de la UE⁹.

Si se examina la actividad buque por buque, también es posible apreciar el impacto directo de la COVID-19 en los buques amarrados. En el pico, durante la primera ola de confinamientos nacionales, el 9 % de la flota con pabellón de la Europa de los Veintiocho, en términos de tonelaje, se mantuvo parada (junio de 2020), a diferencia de solo el 3 % a principios de 2020. De igual modo, el 6,5 % de la flota propiedad de la Europa de los Veintiocho estaba amarrada a finales de junio de 2020, es decir, el doble aproximadamente de los niveles de principios de año.

9 Fuente: Clarksons Research. Nota: ED = eje derecho



7. EL IMPACTO EN LA CONSTRUCCIÓN NAVAL: LA ATENCIÓN DE LA UE CENTRADA EN LA CONSTRUCCIÓN DE CRUCEROS PROVOCA PERTURBACIONES IMPORTANTES

A escala mundial, la pandemia provocó un año difícil con una disminución de los nuevos pedidos de buques superior al 30 % (también en parte debido a la incertidumbre con respecto a la tecnología «verde»), si bien el rendimiento resultó relativamente bueno, con un 85 % respecto de los niveles de 2019. Sin embargo, la construcción naval de la UE se vio profundamente afectada debido al hecho de que se centra en la construcción de buques para cruceros.

El porcentaje del mercado mundial de los astilleros de la UE en 2020 fue del 4,6 % en términos de nueva construcción por TRBC (tonelaje de registro bruto compensado, una medida del volumen de trabajo de los astilleros), a diferencia del 5,7 % en 2019. La reducción en la actividad de 2020 se debió en parte a la caída en las entregas de cruceros, que disminuyó un 34 % en términos de arqueado bruto en 2020 (frente a un descenso mundial del 15 % para todos los tipos de buques), con una reducción de los pedidos de nuevos cruceros del 98 % con respecto a 2019 (34 % a escala mundial). Con anterioridad a la pandemia, la industria de los cruceros había sido considerada una historia de éxito en Europa, y los astilleros de la UE manejaban un porcentaje superior al 90 % de la cuota de mercado. Los astilleros de la UE (incluidos Noruega e Islandia) tenían pedidos 94 cruceros (de un total de 182 buques) a finales de 2020, con un valor total de nueva construcción de aproximadamente 60 000 millones \$.

ENTREGAS ANUALES POR PAÍS/REGIÓN DEL ASTILLERO

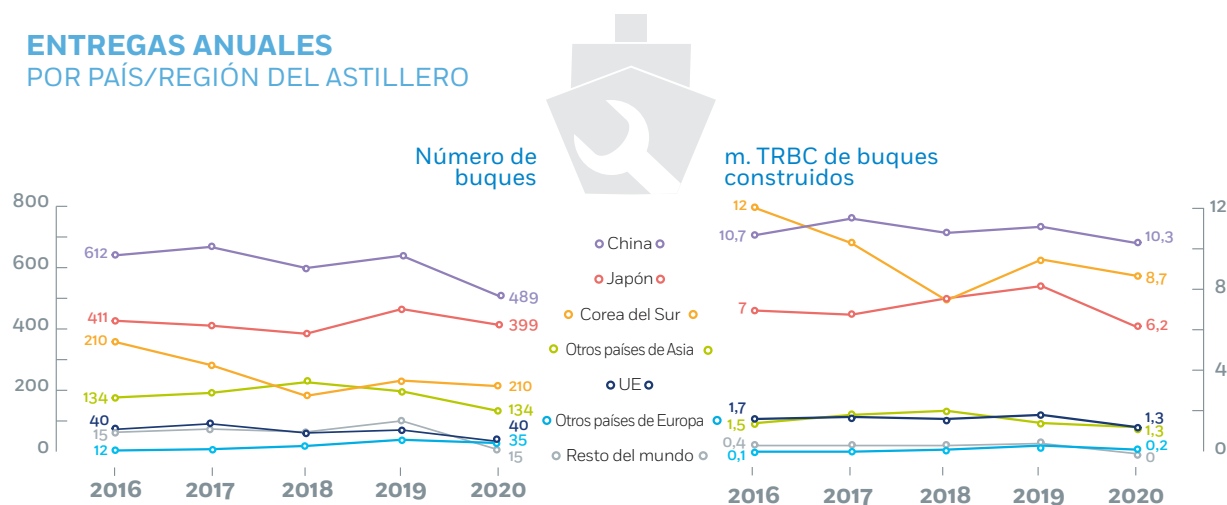


Gráfico 7: Entregas anuales por país/región del astillero¹⁰

¹⁰ Fuente: Clarksons Research

La actividad de reciclado de buques se mantuvo relativamente baja en 2020 en comparación con años recientes. Tras la expansión de la pandemia de la COVID-19, algunos observadores del transporte esperaban que en 2020 se vendiese un gran volumen de buques para reciclado. Sin embargo, en términos de arqueo bruto, 2020 representó el segundo menor ejercicio anual en términos de volumen de reciclado de buques desde el inicio de la crisis financiera, con un impacto de la pandemia en los mercados navales probablemente no tan perjudicial como se había previsto inicialmente, y con las restricciones generales relacionadas con la COVID-19 limitando la actividad de reciclado de los astilleros. En todos los sectores mercantiles, se vendió 17,4 m de arqueo bruto para demolición en 2020 (0,1 m de arqueo bruto en la UE). La importancia del «reciclado verde» ha seguido aumentando tras la introducción del Reglamento relativo al reciclado de buques de la UE a principios de 2019. Durante 2020, se registró un récord de 1,6 m de arqueo bruto vendido para chatarra a recicladores turcos, tras la decisión de varios armadores de cruceros y portacontenedores con pabellón de la Europa de los Veintiocho de reciclar en «astilleros aprobados» de conformidad con el Reglamento relativo al reciclado de buques de la UE. Sin embargo, la mayor parte de la actividad de reciclado sigue realizándose en el subcontinente indio, donde la UE todavía no ha aprobado ninguna instalación.

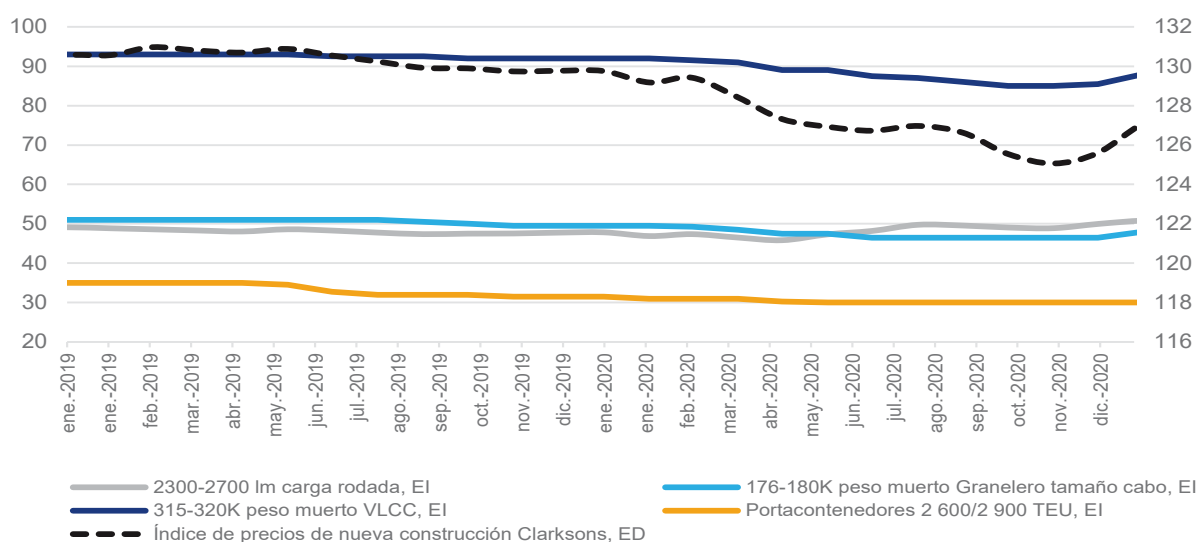


Gráfico 8: Precios mensuales de la nueva construcción (sectores seleccionados e índice Clarksons)¹¹

La actividad de reparación de buques siguió siendo relativamente estable en 2020, a pesar de una cierta perturbación relacionada con la COVID-19 durante el segundo trimestre. Los astilleros de la UE tienen un mayor porcentaje del mercado global (el 17 % de la actividad de 2019-2020) de reparación de buques que del mercado de nueva construcción (aproximadamente el 5 %). Una parte del volumen de trabajo de los astilleros de la UE se vio afectada en 2020 por la perturbación/cierres de los astilleros y aplazamientos de inspecciones tras el brote de la COVID-19, que llegó a un pico en el segundo trimestre de 2020, cuando la actividad sufrió una caída de en torno al 10 %.

¹¹ Fuente: Clarksons Research. El índice del precio de nueva construcción de Clarksons incluye un amplio espectro de precios de nueva construcción en los sectores de los graneleros, los buques cisterna, los portacontenedores, los gaseros y otros buques de carga seca, en función de su tamaño en peso muerto. Enero 1988=100.



8. CRUCEROS Y PASAJEROS: FUERTE IMPACTO EN LOS CRUCEROS Y ESTRÉS FINANCIERO, FUERTE IMPACTO EN LOS TRANSBORDADORES PERO MODERADA RECUPERACIÓN

Con anterioridad al brote de la COVID-19, el mercado mundial de los cruceros se encontraba en una fase de considerable expansión, alcanzando los 30 millones de pasajeros al año, y con una flota creciente impulsada por un nuevo programa extraordinario de construcción, que implicaba principalmente la construcción en astilleros europeos. Europa cuenta con alrededor del 25 % del mercado mundial de cruceros, con 7,5 millones de pasajeros en 2019 (lo que supone un incremento con respecto a los 5 millones con los que contaba diez años antes). Medida en términos de escalas portuarias, la actividad de los cruceros de la UE se redujo en aproximadamente un 85 % en 2020, y en más del 90 % en el segundo trimestre, en particular debido a la COVID-19 y al hecho de que el 90 % aproximadamente de la flota quedó (desde un 2 % a principios de año y todavía por encima del 88 % a finales de 2020), con un potencial de recuperación muy limitado hasta la fecha. En torno al 30 % de la flota mundial de cruceros enarbola pabellón de la Europa de los Veintiocho (27 % si se excluye al Reino Unido) y alrededor del 18 % pertenece a empresas de la UE (a nivel de nacionalidad del grupo empresarial).

La pandemia de la COVID-19 ha provocado una perturbación sin precedentes en el mercado mundial de los transbordadores, si bien no ha sido tan grave como en el sector de los cruceros, y con algunos signos más tempranos de recuperación. Los armadores y pabellones de la Europa de los Veintiocho están sobrerrepresentados con aproximadamente el 50 % del tonelaje mundial de transbordadores. La actividad de los transbordadores de la UE por escala portuaria disminuyó un 19 % en 2020, pero la perturbación llegó a un máximo en -36 % interanual en el segundo trimestre y mejoró hasta un -10% en el cuarto trimestre.

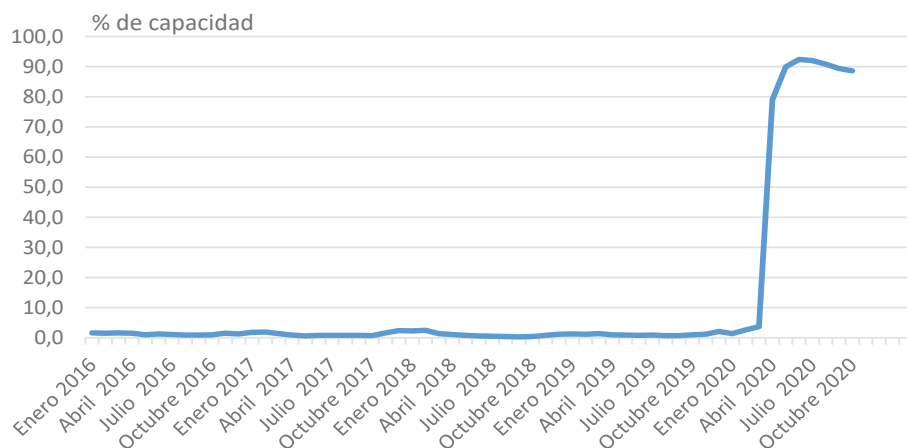


Gráfico 9: Capacidad de cruceros no utilizada en términos de porcentaje de la flota¹².

¹² Fuente: Clarksons Research.

Los buques de transporte de pasajeros (cruceros, transbordadores de pasajeros y de carga rodada/pasajeros) fueron los más afectados por la pandemia. El informe pone de manifiesto que el número de personas a bordo de los cruceros empezó a disminuir gradualmente a partir del segundo trimestre de 2020 y se mantuvo en un nivel muy bajo, representado principalmente por los miembros de las tripulaciones que se mantenían a bordo de los buques. Todas las grandes empresas de cruceros del mundo suspendieron las salidas a mediados de marzo, cuando empezó a expandirse el brote de coronavirus, y algunas volvieron a la actividad con un reducido número de buques y zonas.

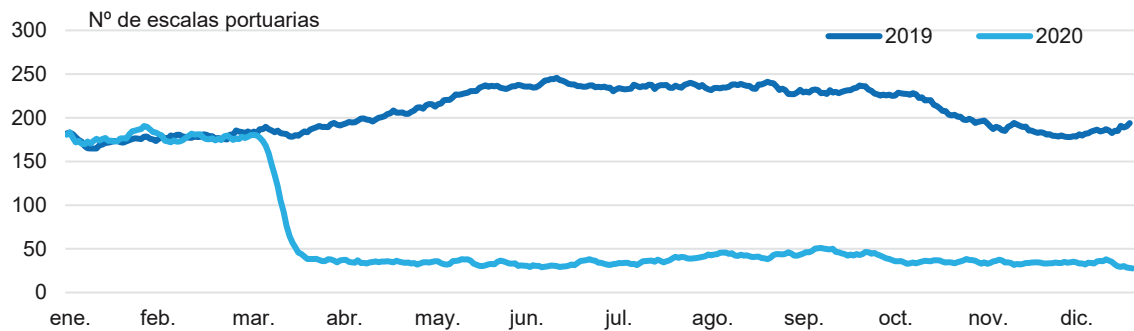


Gráfico 10: Escalas mundiales de cruceros, 2019-2020, promedio evolutivo de 7 días¹³

El presente informe confirma que el sector de los cruceros y, en general, el transporte de pasajeros, son los sectores más duramente afectados por la COVID-19. También otros sectores se vieron afectados, pero en general, el comercio no se detuvo. A pesar de las dificultades, la actividad de los buques comerciales, los puertos y otros sectores del transporte marítimo siguieron funcionando, garantizando así la circulación de mercancías y demostrando la importancia estratégica del sector marítimo para la ciudadanía.

9. INSPECCIONES DE SEGURIDAD Y MEDIOAMBIENTALES

Las actividades de inspección de control por el Estado rector del puerto (CERP) efectuadas por los países de la UE del Memorando de Acuerdo de París y de los miembros del Memorando de entendimiento de Tokio en el período entre 2016 y 2020 muestran un fuerte impacto en el número de inspecciones realizadas durante el segundo trimestre de 2020. Sin embargo, las inspecciones de los buques con pabellón de la Europa de los Veintiocho realizadas en el tercer y cuarto trimestres prácticamente volvieron a registrar niveles normales. Al mismo tiempo, cabe señalar que el número de inmovilizaciones no disminuyó en 2020, lo que provocó el aumento del porcentaje de inspecciones que dieron lugar a inmovilizaciones. Esto podría revelar un mayor número de infracciones o violaciones detectadas de las disposiciones de las convenciones internacionales que regulan el transporte.

El número de inspecciones que llevaron a inmovilizaciones realizadas por los Estados miembros de la UE que forman parte del Memorando de Acuerdo de París parece bastante estable en los últimos cinco años, si bien la tendencia a largo plazo de los buques con pabellón de la Europa de los Veintiocho es negativa. Destaca el aumento en el porcentaje de inmovilizaciones durante 2020, que no tiene reflejo en los buques que enarbolan pabellón de un país no perteneciente a la Europa de los Veintiocho en el momento de la inspección. No obstante, incluso durante el período de empeoramiento de la situación en 2020, el rendimiento de los buques con pabellón de la Europa de los Veintiocho sigue siendo mejor que el de los buques con bandera de otros países.

¹³ Fuente: Clarksons Research. Datos de escalas portuarias basadas en datos de movimientos de buques. Base de datos de escalas portuarias todos los casos en los que un buque entra y sale de una instalación portuaria determinada, excluyendo los casos en los que el buque no se registra navegando a menos de 1 nudo, y combinando múltiples casos consecutivos en el mismo puerto donde el buque no ha abandonado una zona protegida alrededor del puerto o en el mismo día (en determinados sectores de buques). Escalas portuarias según la fecha de entrada en la instalación portuaria.

Este análisis permite apreciar claramente que la pandemia ha afectado gravemente también a las oportunidades de realización de inspecciones de control del Estado rector del puerto por parte de las autoridades marítimas en la zona del Memorando de entendimiento de Tokio. Cabe señalar que el volumen de inspecciones se vio afectado a lo largo de todo el año y no solo durante el segundo trimestre de 2020, como sucedió en la UE.

Cabe indicar además que, a diferencia de lo ocurrido en la UE, las inspecciones que dieron lugar a inmovilizaciones de buques con pabellón de la Europa de los Veintiocho disminuyeron considerablemente durante 2020. En total, el número de inspecciones que llevaron a inmovilizaciones es más bien bajo en comparación con cifras similares de los Estados rectores del puerto de la UE (1,5 % para inspecciones relacionadas con el Memorando de entendimiento de Tokio frente al 3 % para inspecciones relacionadas con el Memorando de Acuerdo de París realizadas por Estados de la UE).

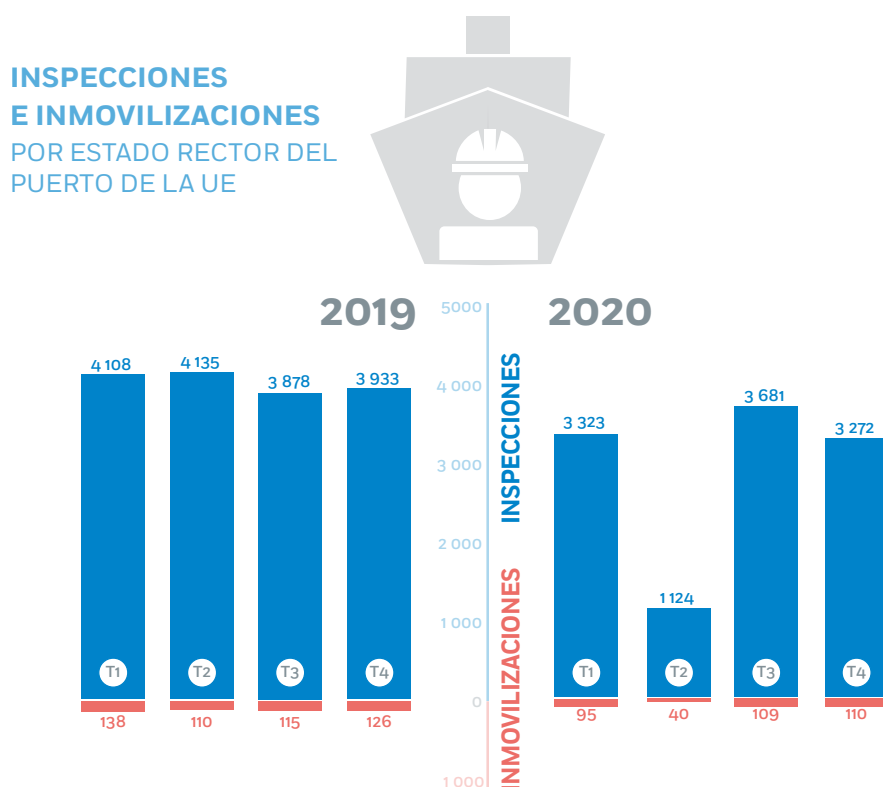


Gráfico 11: Inspecciones e inmovilizaciones de los Estados rectores del puerto de la UE

El esfuerzo de inspección de los Estados rectores del puerto de la UE está regulado por el «reparto equitativo» o «compromiso anual» estipulado en la Directiva 2009/16/UE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. El compromiso se acuerda anualmente, y los Estados cumplen el objetivo fijado durante todo el año. Durante el segundo trimestre de 2020, numerosas autoridades sanitarias nacionales prohibieron la realización de inspecciones, lo que provocó una fuerte disminución de su número. En el tercer trimestre, la prohibición se levantó parcialmente, y varios Estados miembros volvieron a practicar inspecciones, superando incluso su compromiso acordado inicialmente. Esto llevó a un esfuerzo similar en general, pero a una distribución diferente de las inspecciones entre Estados miembros. En el cuarto semestre se reiniciaron las inspecciones en todos los Estados miembros, y casi se alcanzó el nivel previo a la pandemia. A pesar de ello, el impacto es significativo, incluso a finales de 2020.



En las aplicaciones de la AESM se ha almacenado información que ha sido analizada sobre los certificados de clasificación y certificados obligatorios emitidos por las organizaciones reconocidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 391/2009 sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques. Los datos ponen de manifiesto que 2020 se caracterizó por una expedición estable de nuevos certificados de clasificación, donde dichos certificados representan la finalización de inspecciones (especiales) de renovación. Esto indica que las operaciones no se vieron excesivamente afectadas por la pandemia. Sin embargo, en el último semestre de 2020 se produjo una reducción del número de buques para los que se expidió un nuevo certificado de clasificación. Esto puede explicarse por un mayor impacto de la pandemia a nivel mundial o porque se hubiese realizado el trabajo en un momento anterior del año.

La AESM también analizó las estadísticas sobre los siniestros y los incidentes marítimos comprendidos dentro del ámbito de la Directiva 2009/18/CE que fueron comunicados a la Plataforma Europea de Información sobre Siniestros Marítimos (EMCIP, por sus siglas en inglés) entre 2016 y 2020. Los datos de la EMCIP revelan una disminución de las cifras globales de accidentes e incidentes en 2020 en comparación con la media de los datos para el período comprendido entre 2016 y 2019. La reducción no parece ser homogénea para todos los tipos de buques, probablemente debido a los diferentes tipos de servicio y a las operaciones realizadas. En este sentido, los buques de pasajeros registran el descenso más acusado en el número de accidentes, que puede explicarse por la interrupción generalizada en la actividad de los cruceros. La reducción en los buques de carga parece más pronunciada durante el tercer y cuarto trimestres. Durante el tercer trimestre, los pesqueros registraron un importante incremento en el número de accidentes. Los tipos de siniestro también presentan tendencias diversas; en general, el número de accidentes de navegación disminuyó durante el período en cuestión, al tiempo que aumentaron otro tipo de siniestros en trimestres específicos de 2020 (por ejemplo, pérdida de control y contacto en el primer trimestre, incendios en el tercer trimestre e inundaciones/hundimientos en el cuarto trimestre).



Se compararon las actividades en materia de inspección de sulfuro en la UE en 2018-2019 (promedio) y 2020. Durante los meses de enero y febrero de 2020, el número de inspecciones se mantuvo en niveles comparables con 2018 y 2019. Sin embargo, desde marzo de 2020, se produjo una disminución del número total de inspecciones. En concreto, en marzo de 2020 solo se realizó el 43 % de las inspecciones de 2018/2019. En abril de 2020, solo se realizó el 10 % de las inspecciones. Se observó una recuperación, no obstante, desde junio, y en septiembre de 2020 se efectuó un 5 % más de inspecciones que en 2018-2019.



Por lo que se refiere al número total de inspecciones por región marítima, la mayor reducción en el número total de inspecciones (en comparación con años anteriores) se ha observado en el Mar del Norte, seguido del Mar Báltico, y en menor medida, fuera de las zonas de control de emisiones de dióxido de azufre. Los resultados de los análisis de las muestras de petróleo tomadas durante las inspecciones de azufre revelan que, si bien se ha observado un incremento progresivo en los niveles de cumplimiento desde 2018, este aumento ha sido más significativo en 2020. Atendiendo a los tipos de buques, se observaron importantes reducciones en el número total de inspecciones realizadas en 2020 en comparación con el año anterior en buques de pasajeros (la categoría que, para estadísticas de azufre, corresponde principalmente con inspecciones en cruceros). Posteriormente se produjeron disminuciones entre los buques de carga y los graneleros en general. Por el contrario, las inspecciones de portacontenedores y transbordadores de carga rodada se han visto menos afectados por la situación provocada por la COVID-19.



ACERCA DE LA AGENCIA

EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA

La Agencia Europea de Seguridad Marítima es una de las agencias descentralizadas de la Unión Europea. La misión de la Agencia, con sede en Lisboa, es garantizar un nivel elevado de seguridad marítima, protección marítima, prevención de la contaminación por los buques y lucha contra dicha contaminación, así como lucha contra la contaminación marina causada por las instalaciones de petróleo y de gas. El objetivo general es promover un sector marítimo seguro, limpio y económicamente viable en la UE.



Datos de contacto para obtener más información

Agencia Europea de Seguridad Marítima

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

Tel +351 21 1209 200 / Fax +351 21 1209 210
emsa.europa.eu / [Twitter@EMSA_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)

© Agencia Europea de Seguridad Marítima 2021

Fotografías: Epicstockmedia/Shutterstock.com; Olivier Lantendorffer/iStock.com; newsfocus1/iStock.com; wissanu01/iStock.com; Sky_Blue/iStock.com; t-design/Shutterstock.com; Alex Stemmer/Shutterstock.com; Pavel L/Shutterstock.com; Nightman1965/Shutterstock.com; JuliusKielaitis/Shutterstock.com; jorisvo/Shutterstock.com; IndustryAndTravel/Shutterstock.com; Bildagentur Zoonar GmbH/Shutterstock.com; Andrey Armyagov/Shutterstock.com; Alex Marakhovets/Shutterstock.com; Igor Kardasov/Shutterstock.com; Wojciech Wrzesien/Shutterstock.com; lam_Anupong/Shutterstock.com; triple v./Shutterstock.com; Alexander Schedrov/Shutterstock.com; levgen Postovyk/Shutterstock.com; Rasto SK/Shutterstock.com; narvikk/iStock.com.