

# El mantenimiento y el refuerzo de la posición competitiva del sector naviero europeo precisan un cambio en la prioridad de las políticas

Resumen de un estudio de Monitor Deloitte para ECSA

**E**l sector del transporte marítimo en la UE es una industria muy madura y un gigante de la economía europea que representa más de 620.000 puestos de trabajo directos. En el ámbito mundial del transporte marítimo, la UE sigue siendo líder con la propiedad del 36,5% del tonelaje mundial y el 46,2% en términos del tonelaje total controlado. Un régimen en general competitivo en el terreno fiscal y social, así como unos registros de calidad y una sólida base de experiencia y conocimientos, respaldan la situación actual de la UE como sede para las actividades de transporte marítimo.

Pero, aunque la UE sigue siendo competitiva, las actuales tasas de crecimiento de la cuota de mercado global indican que hay indicios claros de que su competitividad está sometida a fuertes presiones. El sector naviero de la UE está experimentando muchos casos de relocalización de actividades y de abanderamiento en terceros países, a pesar de que los objetivos principales de su política marítima son precisamente los contrarios, y sus tasas de crecimiento en términos de propiedad y tonelaje operado son ahora significativamente inferiores a las de sus competidores por ejemplo de Asia.

En un estudio, encargado a la consultora Monitor Deloitte por las Asociaciones de Navieros de la Unión Europea (ECSA), a partir del análisis comparativo con cinco centros marítimos internacionales considerados competitivos en la actualidad: Dubai, Hong Kong, Shanghai, Singapur y Vancouver, se han detectado una serie de importantes deficiencias<sup>(1)</sup> en el marco general de la política marítima de la UE.

Este estudio compara las políticas aplicadas en esos centros con las políticas de la UE por medio de los siguientes ocho factores de competitividad:

1. Fiscalidad e incentivos fiscales.
2. Factores regulatorios, económicos y políticos.
3. Disponibilidad de servicios profesionales.
4. Formación.
5. Atractivo del pabellón.
6. Facilidad para la actividad empresarial.
7. Marco legal de la explotación de buques.
8. Disponibilidad de financiación.

(1) Deloitte utiliza la expresión "policy gaps". Gap es una palabra que admite muchas traducciones y, a lo largo de todo el documento, en ocasiones podría traducirse por lagunas, carencias, grietas,... Para no desvirtuar el documento original, se ha optado por hablar en todos los casos de "deficiencias".

Tras ese análisis, el estudio concluye que existe un marco general sólido y muy importante para la política marítima de la UE, constituido por las Directrices sobre Ayudas Estatales para el Transporte Marítimo de 2004 (las Directrices), que ha hecho posible a los centros marítimos de la UE mantener una posición competitiva frente a los competidores internacionales. Pero también, que existen determinadas políticas de la UE que hacen que ésta sea menos atractiva para los armadores y para las actividades marítimas.

En este resumen se destacan las tres deficiencias más importantes y las recomendaciones clave extraídas de las conclusiones del estudio.

## Deficiencias políticas importantes en el marco normativo comunitario

En primer lugar, en materia de fiscalidad e incentivos fiscales, el actual régimen de las Directrices posibilita la existencia de un sector marítimo europeo competitivo en su actividad fundamental: el transporte marítimo. Sin embargo, el

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

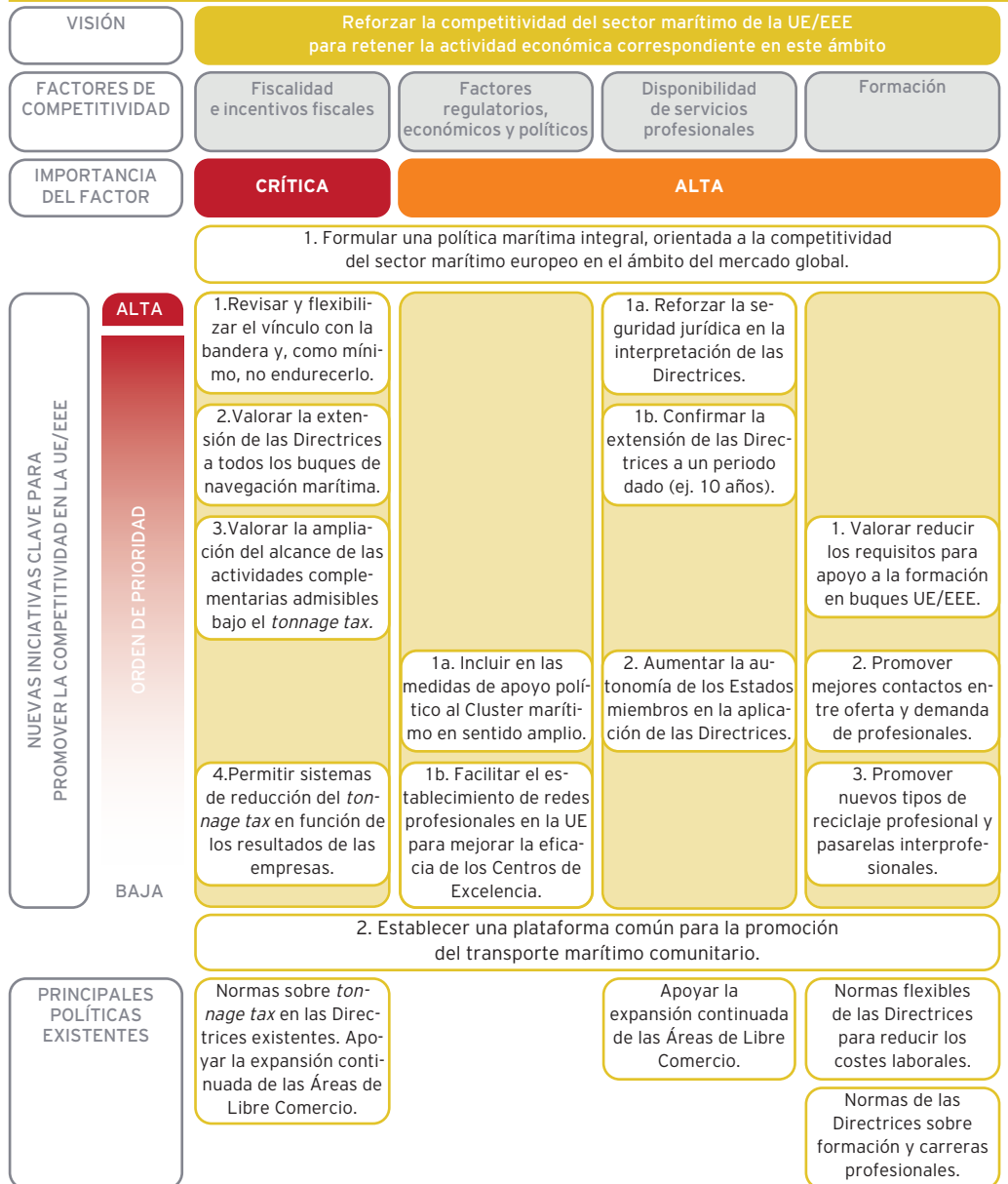


marco de la UE es menos competitivo comparativamente en varios aspectos, en particular por los criterios establecidos por la Comisión Europea en la aplicación del impuesto sobre el tonelaje, en relación con la exigencia de pabellón y la compartimentación de las actividades complementarias al transporte marítimo propiamente dicho.

Se ha detectado una segunda deficiencia importante en relación con la aplicación y la situación jurídica de las Directrices. Los armadores perciben que la interpretación de las Directrices por la Comisión, y muchas veces también de los Estados miembros, se basa en fundamentos jurídicos sólidos, pero adolece de falta de flexibilidad, mientras que las administraciones de los centros internacionales analizados suelen ser mucho más pragmáticas y con un enfoque mucho más orientado al apoyo a las empresas. Este problema se ve agravado por el hecho de que las Directrices son fácilmente modificables por la Comisión Europea y que en los últimos tiempos no tienen períodos de aplicabilidad explícitos. En un sector donde la mayoría de las decisiones empresariales son a largo plazo, estos factores dan lugar a incertidumbre debido al riesgo percibido de cambios de interpretación y aplicación de las políticas.

Una tercera deficiencia en el atractivo de las banderas y el marco jurídico para la explotación de los buques en Europa consiste en la existencia de legislación regional europea sobre el transporte marítimo internacional que introduce normas diferentes para las banderas y los armadores de la UE, lo que origina requisitos administrativos y técnicos adicionales. Por otra parte, algunos registros de la UE todavía imponen requisitos específicos de nacionalidad y restricciones de la tripulación que conducen a mayores cargas administrativas y económicas. Los competidores, como Singa-

## ¿Qué debería hacer la UE?



pur, tienen como uno de sus objetivos estratégicos concretos el de asegurar que las normas nacionales no van más allá de la reglamentación internacional mientras, al mismo tiempo, consiguen ser consideradas como una bandera de calidad. La consecuencia de la citada política de la UE es que la competitividad de las banderas europeas se ve perjudicada, ya que esto lleva a diferencias en los costes operativos y no en la calidad.

### Recomendaciones: La política marítima de la UE debe evolucionar y cambiar para mejorar la eficiencia de sus medidas de apoyo al sector marítimo a nivel mundial

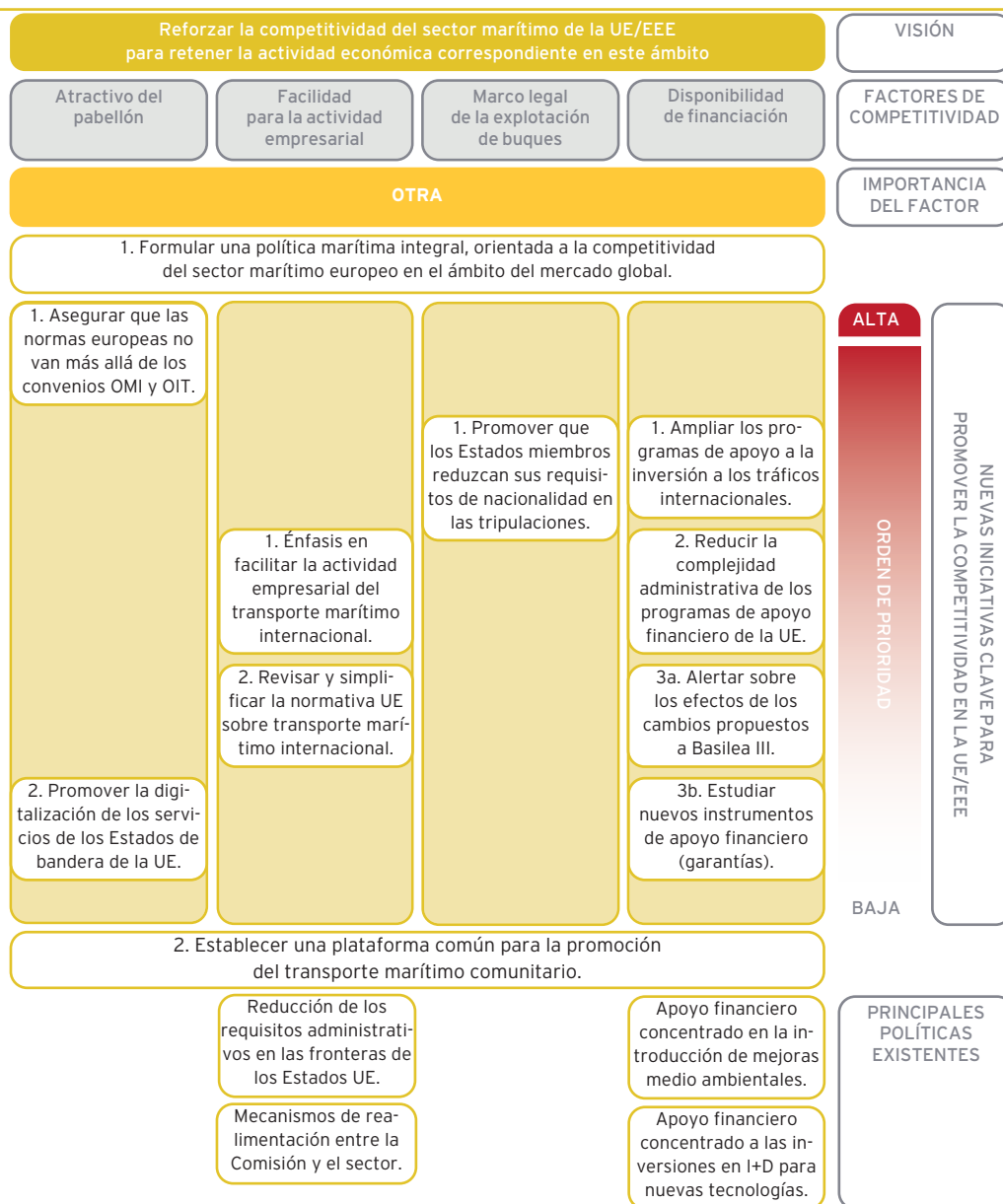
Las recomendaciones de Monitor Deloitte se clasifican en dos niveles: la perspectiva general del sector marítimo como una actividad global y el nivel de políticas específicas.

#### 1. Formular una política marítima integral, orientada a la competitividad del sector marítimo europeo en el ámbito del mercado global

Las políticas de la UE en apoyo del transporte marítimo de corta distancia deben complementarse con una política dirigida a mejorar la competitividad de la UE a escala mundial como sede de empresas de transporte marítimo internacional.

Una parte mayoritaria de la actividad de las navieras de la UE se desarrolla en tráficos internacionales y transportando carga entre terceros países. Por otra parte, la





política debe ser integral, incluyendo ámbitos como el transporte, la fiscalidad, el medio ambiente, etc., y cubriendo así todos los principales factores de competitividad.

**2. Mejorar la seguridad jurídica en la aplicación de las Directrices sobre Ayudas de Estado**

La UE debe aumentar la seguridad jurídica en la aplicación de las Directrices, aclarando sus principios y objetivos. Por una parte, es positivo que las Directrices sigan siendo normas no estrictamente vinculantes (*soft law*), ya que hay una clara necesidad de mantener una flexi-

bilidad en la aplicación de las Directrices por los Estados miembros; un modelo único que ignorase las particularidades del sector marítimo en cada uno de los Estados miembros sería muy perjudicial para la competitividad de las navieras europeas.

Pero, al mismo tiempo, para reforzar la seguridad jurídica, en la medida de lo posible, la Comisión debería establecer horizontes de medio/largo plazo para la aplicabilidad de

las Directrices, como se venía haciendo hasta 2010. Finalmente, la Comisión no debería cuestionar decisiones anteriores que fueron debidamente notificadas y aprobadas.

**3. Revisar y flexibilizar los requisitos de bandera europea para aplicar el régimen fiscal basado en el tonelaje**

Una excesiva rigidez en los requisitos de bandera europea puede ser contraproducente, ya que podría conducir a un aumento de los costes de operación o a la falta de acceso a ciertos mercados. La UE debería flexibilizar o, como mínimo, no restringir más los actuales requisitos de pabellón europeo establecidos en las Directrices, ya que otros importantes centros marítimos no tienen tales requisitos, por lo que permiten una mayor flexibilidad.

En su lugar, la Comisión debería mantener y centrarse en los requisitos relativos a las actividades de gestión estratégica y comercial

**4. Evitar ir más allá de los convenios OMI/OIT en las normas de la UE y de los Estados miembros**

Para alcanzar los objetivos de competitividad que se propone en su política marítima y para que sus Estados de pabellón ofrezcan unas condiciones competitivas a sus empresas navieras, habría que evitar desviarse de los convenios de la OMI y de la OIT imponiendo normas regionales que vayan más allá de los mismos.

Estas normas no hacen más que aumentar los costes operativos en relación con aquellos Estados de bandera que se fijan como objetivo la aplicación estricta de dichos convenios.

Además, debería revisarse la actual reglamentación a fin de simplificar una normativa que, con frecuencia, es innecesariamente prolija.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo, no comparte necesariamente las opiniones y conclusiones vertidas en los artículos de esta sección, que corresponden exclusivamente a sus firmantes. Se autoriza la reproducción total o parcial de estos artículos, siempre que se cite a ANAVE como fuente y el nombre del autor.

