

Tribuna Profesional

Posición de ECSA acerca del Libro Verde sobre una Futura Política Marítima de la Unión Europea

ECSA agradece y apoya plenamente la iniciativa de la Comisión de desarrollar una política marítima europea integrada por medio de un amplio intercambio de ideas basado en el Libro Verde sobre esta materia publicado el pasado 7 de junio de 2006.

También valoramos muy favorablemente que el Libro Verde haya tenido muy en cuenta los cinco aspectos básicos que ECSA adelantó en su documento de junio de 2005 (cuando se acababa de anunciar la iniciativa de redactar el Libro Verde), a saber:

- Asegurar el potencial de crecimiento en Europa por medio de una capacidad de transporte adecuada.
- Asegurar un marco estable y competitivo para las empresas navieras europeas.
- Mantener una regulación de carácter global.
- Apoyar un desarrollo positivo del transporte marítimo en Europa.
- Aproximarse a la problemática medioambiental con una perspectiva global.

En consecuencia, los comentarios y sugerencias que ECSA formula en este documento sobre el Libro Verde reflejan estos cinco aspectos que consideramos fundamentales.

I. LOS HECHOS: EL SECTOR EUROPEO DE TRANSPORTE MARÍTIMO, CLAVE PARA EL COMERCIO EUROPEO Y GLOBAL

Las características únicas de sus medios de producción móviles (los buques) y los registros abiertos, combinados con el libre acceso a los mercados, hicieron del transporte marítimo el primer sector realmente globalizado y el que ahora lo está en mayor medida. Durante décadas, las empresas navieras europeas han operado en un mercado caracterizado por factores de producción globales (capital, mano de obra y tecnología) y libre acceso al mercado.

El carácter global de nuestro sector lo ha situado también en la vanguardia en términos de reglamentación internacional. Un conjunto completísimo de Convenios y recomendaciones aplicables al transporte

marítimo, sobre seguridad, medio ambiente, responsabilidad y compensación por daños, así como, más recientemente, protección frente a actos ilícitos, se ha desarrollado y está en permanente proceso de actualización por medio de dos agencias de las Naciones Unidas: la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

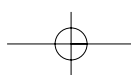
Este mercado global y competitivo ha producido servicios marítimos cada vez más seguros y más eficientes en términos económicos. La disponibilidad de estos servicios ha sido uno de los principales motores e instrumentos de la globalización de la economía mundial.

ECSA valora muy favorablemente que el Libro Verde reconozca explícitamente la importancia y el potencial económico de la dimensión marítima de Europa, en particular:

- El papel esencial que los servicios de transporte marítimo desempeñan para la economía europea y para la vida diaria y el bienestar de los ciudadanos europeos.
- El 90% del comercio exterior de la UE y más del 40% de su comercio interior se transporta por mar.
- Los clusters de las industrias marítimas europeas son los más importantes del mundo y, dentro de ellos, el transporte marítimo es el principal catalizador de los demás sectores.
- El transporte marítimo y los puertos son elementos clave en las cadenas logísticas que enlazan el merca-

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:





do interior con la economía mundial. Su eficiencia es crucial para la competitividad de la UE en el mundo globalizado.

- Las empresas navieras y los puertos tienen un gran potencial de crecimiento y son elementos clave de la llamada “Política de Lisboa”, cuyo objetivo es hacer de Europa el área industrial y comercial más competitiva del mundo.

Para el sector marítimo en su conjunto, sería muy útil que la mayoría de los ciudadanos europeos fueran conscientes de estas realidades.

De hecho, el papel esencial que hoy día ya desempeñan el transporte marítimo y los puertos, al servicio de las necesidades de la economía europea y del comercio global, puede ser notablemente ampliado mediante una serie de vías que también se recogen en el Libro Verde:

- Asegurar unas reglas de juego equilibradas en unos mercados abiertos y eficientes.
- Mantener un marco competitivo para el negocio marítimo en la UE.
- Resolver los actuales problemas de congestión en algunos puertos y los obstáculos que deterioran la eficiencia de algunos servicios portuarios.
- Incrementar las inversiones en los puertos y en sus conexiones con el hinterland para dotar a Europa de cadenas logísticas eficientes y sin estrangulamientos.
- Seguir fomentando el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia o *Short Sea Shipping*, que en los últimos diez años se ha confirmado como una pieza fundamental de un sistema europeo integrado de transporte.

ECSA ha respondido ampliamente a las numerosas preguntas concretas que formula el Libro Verde y ha trasladado a la Comisión Europea sus comentarios. De conformidad con la Agenda de Lisboa revisada, el objetivo de una aproximación integrada a la política marítima tiene que ser maximizar el valor a largo plazo y el potencial de empleo de las industrias marítimas de la UE y de sus recursos marinos. En nuestro criterio, tal política integrada debería basarse en los siguientes elementos:

1. Un equilibrio adecuado entre las dimensiones económica, social y medioambiental del desarrollo sostenible, tomando en cuenta todos los aspectos.

2. Tener plenamente en cuenta el carácter global del mercado del transporte marítimo a la hora de considerar la posición competitiva de las navieras europeas y el mercado laboral en que operan, así como las normas de seguridad y medioambientales.



Lennart Simonsson, Presidente de ECSA.

3. En aplicación del principio de subsidiariedad, la actuación en el ámbito de la UE debería llevarse a cabo únicamente cuando aporte un valor añadido.
4. La necesidad de una política eficaz de relaciones exteriores en el campo marítimo para salvaguardar un marco internacional favorable para el desarrollo del transporte y los demás sectores marítimos.

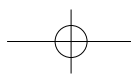
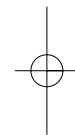
1. Un equilibrio adecuado entre las dimensiones económica, social y medioambiental del desarrollo sostenible.

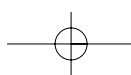
Esto significa, en particular, que a la hora de formular decisiones políticas se deben reconocer las ventajas medioambientales del buque en comparación con otros modos de transporte. Esto es especialmente aplicable al evaluar el impacto medioambiental de proyectos de desarrollo de infraestructuras portuarias y de conexiones puerto/hinterland, de establecer los niveles de emisiones a la atmósfera de los buques, etc. En el mismo contexto, se debe tener en cuenta el papel indispensable del transporte marítimo para la economía europea. En el desarrollo de un sistema integrado de transportes trans-europeo, en beneficio del conjunto de los ciudadanos de la UE, pueden ser necesarios algunos sacrificios de carácter local. Deben adoptarse criterios prácticos para asegurar una aproximación equilibrada a estas cuestiones.

2. El carácter global del transporte marítimo.

La posición competitiva de las empresas navieras europeas

Las empresas navieras prestan servicios en un mercado global en el que participan competidores de todos los países del mundo. En este contexto, las navieras europeas no pueden estar en desventaja. Para asegu-





rar un desarrollo sostenible (protegiendo el entorno y los recursos naturales a la vez que se impulsa el crecimiento económico) es necesario tener en cuenta el carácter y la naturaleza global del transporte marítimo. Como reconoce el Libro Verde, el desarrollo sostenible tiene que ser compatible con las normas internacionales, de tal modo que se asegure que las empresas europeas puedan competir con éxito.

Así, por ejemplo, las Directrices sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo, de 1997 y revisadas en 2004, son un reflejo del entorno competitivo global en el que operan las empresas navieras. Ayudaron a invertir el serio declive que la marina mercante experimentó en los años 80. Desde entonces, las empresas navieras del Espacio Económico Europeo, EEE (UE+Noruega) han alcanzado el liderazgo mundial, controlando más del 41% de la flota mercante mundial y especialmente en los servicios regulares internacionales (operando más del 60% de la flota de portacontenedores). Las Directrices siguen siendo esenciales para:

- Garantizar la disponibilidad de servicios de transporte marítimo de alta calidad, seguros y económicamente eficientes, tal y como los demanda el comercio europeo y mundial
- Asegurar la viabilidad de este importante sector económico y su aportación a las balanzas de pagos y al mantenimiento de un potente cluster marítimo europeo.
- Proporcionar a los profesionales marítimos oportunidades de empleo en el cluster y de adquirir la experiencia que precisa la sociedad europea en muchas áreas de actividad en tierra. Existe un amplio campo de oportunidades para abogados, ingenieros, marinos y otros profesionales marítimos.
- Mantener la industria naviera como un activo estratégico para Europa.

Hasta 1997, la política de la UE sobre Ayudas de Estado al Transporte Marítimo se dirigió principalmente a un objetivo equivocado: *“evitar una competencia desequilibrada entre los diferentes pabellones de la UE en el mercado interior”*. El éxito de las Directrices de 1997 se basó en reorientar el objetivo a: *“hacer posible que las empresas navieras europeas sobrevivan y progresen en un mercado internacional extremadamente competitivo”*. Es esencial que se mantenga este enfoque en el futuro en todos los sectores de las industrias marítimas. Los resultados hablan por sí mismos.

Regulación Global para un sector global

Los Estados miembros y la UE en su conjunto juegan un importante papel en la construcción de unas instituciones internacionales fuertes para conseguir una regulación global. A este fin, ECSA cree que es importante que las Administraciones marítimas de los dife-



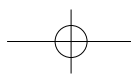
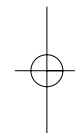
El Vicepresidente de la Comisión Europea y Responsable de Transportes, Jacques Barrot, junto con el Secretario General de la OMI, Efthymios Mitropoulos.

rentes Estados miembros del EEE tomen parte activamente en los trabajos de la OMI y la OIT. El mantenimiento de la experiencia, recursos técnicos y la calidad de cada Administración de bandera es también una importante contribución a la competitividad de los clusters marítimos nacionales.

OMI

El transporte marítimo es uno de los pocos sectores que disponen de un régimen global de seguridad y protección del medio ambiente, desarrollado y respaldado por una agencia de las Naciones Unidas, la OMI. Sería contraproducente menoscabar un sistema que funciona tan adecuadamente. En este contexto, se debe ser extremadamente prudente con la posible creación de bloques de países en la OMI. La experiencia y profesionalidad de los Estados Miembros en la OMI es muy reconocida y tiene una gran influencia en el proceso de decisión. Su reputación e influencia se verían seriamente menoscabadas si perdiesen la participación directa en proceso de discusión de la OMI que han ejercido hasta ahora.

ECSA comparte el punto de vista, expresado en el Libro Verde, de que los Estados miembros deberían ratificar los Convenios acordados internacionalmente y asegurar que se aplican debidamente. ECSA considera que la UE debería abstenerse de poner en práctica, por medio de normas comunitarias, aquellos Convenios de la OMI que aún no hayan entrado en vigor internacionalmente, ya que esto podría inhibir las ratificaciones individuales por los Estados miembros. En su lugar, la UE debería tomar un papel más activo para promover la ratificación. En este aspecto hay claramente mucho espacio para la mejora, a la vista del historial de ratificaciones de





los Estados miembros en algunos campos, junto con el hecho de que algunos Convenios internacionales (como el HNS, sobre sustancias nocivas y peligrosas) ya habrían entrado en vigor si más Estados miembros los hubiesen ratificado.

Hay que entender la ratificación de los Convenios internacionales como un elemento fundamental para proteger el entorno global, a las personas que trabajan en los buques y los intereses de terceros. Además, los Convenios internacionales son la forma más simple de evitar la existencia de buques substandard. Por tanto, debería ser un elemento básico de una política marítima integrada en la UE y ECSA sugiere que los Estados miembros y la Comisión deberían jugar un papel más activo en la ratificación de los Convenios internacionales.

En primera instancia, esto podría ser apoyado por la UE mediante medidas tales como:

- El establecimiento por la Comisión de un sistema de seguimiento, por medio de los Consejos de Ministros de Transportes, de la situación de ratificaciones por los Estados miembros de los principales Convenios marítimos internacionales, tales como: el relativo a pinturas antiincrustantes de buques (AFS), gestión del agua de lastre (BWM), prevención de la contaminación atmosférica (Anexo VI de MARPOL), limitación de la responsabilidad por reclamaciones marítimas (LLMC), responsabilidad y compensación por daños por el transporte de cargas nocivas y peligrosas (HNS), derrames de combustible (BOC), así como el nuevo Convenio marítimo consolidado de la OIT (ConMarCon).



- El establecimiento, por parte de la Agencia Marítima

Europea (EMSA) de un Grupo de Trabajo sobre Ratificación, en el que los Estados miembros puedan intercambiar sus experiencias y problemas sobre esta materia. Este grupo debería informar regularmente al Consejo de Transportes sobre los principales problemas con vistas a facilitar la rápida ratificación por todos los Estados miembros.

Por lo que se refiere a los países terceros, cabría considerar las siguientes medidas:

- La ratificación de los Convenios internacionales debería ser una parte integral de la política europea de relaciones exteriores. Esto podría llevarse a cabo de varias formas, por ejemplo, en los diálogos sobre transportes de la Comisión con terceros países (ej. Brasil o China), la UE debería preguntar por la situación y animar a la ratificación de los citados Convenios.
- El apoyo a la regulación marítima debería ser también parte de los programas de ayuda a países en vías de desarrollo, facilitándoles la adecuada puesta en práctica de los Convenios. Esto podría llevarse a cabo, por ejemplo, por medio de ayuda al desarrollo para la formación y mediante la aportación de expertos.

OIT

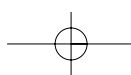
Adicionalmente, la OIT ha adoptado numerosos Convenios y recomendaciones aplicables al transporte marítimo, que recientemente han sido actualizados y consolidados en el nuevo y completo Convenio sobre Trabajo Marítimo de 2006 (ConMarCon). Este instrumento supone un fundamento sólido, completo y global para unas normas laborales internacionales en este sector. **ECSA urge a los Estados miembros a ratificarlo cuanto antes y a su estricta puesta en vigor.** ECSA está en negociaciones con los representantes sindicales con vistas a la transposición del mismo a normativa europea, por medio de un acuerdo entre los agentes sociales.

Organización Mundial del Comercio (OMC)

En general, el transporte marítimo internacional disfruta actualmente de un entorno de libre acceso al mercado. ECSA comparte que un importante objetivo de las negociaciones en la OMC sobre servicios debe ser garantizar este libre acceso por medio de un acuerdo internacional. Aunque las negociaciones de la llamada "ronda de Doha" se han suspendido, el acuerdo marítimo que prohíbe el establecimiento de nuevas medidas proteccionistas por parte de los miembros de la OMC, debe seguir en vigor.

UNCLOS

ECSA considera que la Convención de la ONU sobre la Ley del Mar (UNCLOS) constituye un equilibrio



global de intereses sobre una pluralidad de asuntos muy delicados, incluyendo, entre otros, el tratamiento de la Zona Económica Exclusiva y los estrechos internacionales, que se debería preservar. Cualquier intento de modificar este equilibrio a nivel regional (por ejemplo, europeo) reabriría indudablemente unas discusiones que tendrían un gran impacto internacional y menoscabarían el objetivo de uniformidad global que se ha conseguido desarrollar a lo largo de muchos años.

ECSA quiere subrayar que UNCLOS permite a los Estados ribereños proteger el entorno marítimo por medio del desarrollo, bajo los auspicios de la OMI, de medidas tales como sistemas de control de tráfico marítimo (VTS), obligaciones de notificación y designación de “zonas a evitar”.

ECSA toma nota con interés de la propuesta de que se remitan más frecuentemente casos al Tribunal de la Ley del Mar, como mecanismo de acuerdo con terceros países. Apoyamos un mayor uso de esta institución de la ONU, especialmente cuando se trate de disputas sobre la compatibilidad de actuaciones por parte de los Estados de bandera o ribereños con el Convenio UNCLOS.

3. Ninguna medida contraproducente, concentrarse en aportar valor añadido

En línea con la política promovida por el Vicepresidente de la Comisión, Günter Verheugen, el Libro Verde resalta que la actuación en el ámbito de la UE debería llevarse a cabo únicamente cuando aporte un valor añadido. Se debe evitar la creación de niveles adicionales de burocracia. Esto es, en particular, aplicable a propuestas como un Registro europeo opcional de buques, un servicio europeo de Guardacostas o un Espacio Común Marítimo Europeo.

Un Registro de Buques europeo

La propuesta de reavivar la vieja discusión sobre un registro europeo de buques no nos parece útil. Un registro europeo no mejoraría ni la calidad ni la competitividad de las navieras europeas. Los registros de los Estados miembros son ya de alta calidad y están en continua mejora. Más aún, un registro europeo implicaría la armonización de los sistemas fiscales y de seguridad social, materias cuya competencia es exclusiva de cada Estado miembro. Éstos se resistirían a la injerencia en sus competencias como ya demostró la discusión sobre EUROS en los años 1980. Reabrir este debate, que parece en gran medida dirigido a crear simplemente símbolos europeos, supondría un

derroche de recursos que sería preferible invertir en otros aspectos de la política marítima.

ECSA cree que las Directrices sobre Ayudas de Estado son una herramienta mucho más eficaz para reforzar las flotas controladas por las empresas europeas. Como se menciona en uno de los anezos del Libro Verde, (SEC(2006) 689), “*las Directrices han sido eficaces para invertir la tendencia y animar al retorno de la flota europea*”. Adoptadas en 1997, permiten a los Estados miembros tomar las necesarias medidas sobre los costes fiscales y laborales para mejorar la posición competitiva de su sector naviero frente a la competencia global. La flexibilidad del sistema permite a los diferentes Estados responder a su situación específica.

Este sistema ha funcionado bien y las Directrices se prorrogaron en 2004 por otro periodo de siete años.

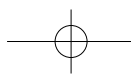
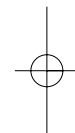
Las actuales Directrices se deberían mantener y su aplicación debería ser flexible.

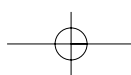
Se ha propuesto utilizar el registro europeo de buques como un símbolo de calidad premiada por controles menos frecuentes. Esta forma de premiar la calidad estaría plenamente en línea con las sugerencias hechas por el sector desde hace mucho tiempo. De hecho, está ya incluida en la propuesta de Directiva sobre control por el Estado del Puerto que se discute actualmente en el Parlamento y el Consejo. Sin embargo, este tratamiento favorable debería ser aplicable a todos los registros y buques que cumplan determinados objetivos de calidad y no sólo a los buques europeos.

Guardacostas europeo

También se ha propuesto varias veces este asunto, que es básicamente de la competencia de los Estados miembros. La forma en que se llevan a cabo las tareas que se supone corresponderían a un servicio europeo de guardacostas varía de unos Estados a otros. Más aún, en la mayor parte de estas tareas, los gobiernos tienen competencias exclusivas. Desde la perspectiva del sector, es importante no perder de vista los problemas reales y tal servicio europeo no parece necesario.

Se debería concentrar la atención en conseguir una estrecha cooperación entre las entidades correspondientes de los diferentes Estados miembros, en particular sobre asuntos como inmigración ilegal, tráfico de drogas, etc. Ya existe un gran número de acuerdos de cooperación de este tipo, desde MedFrontex al del Estrecho de Dover y el de Cabo Norte. Allí donde esta cooperación no esté





funcionando bien, habría que concentrarse en mejorarla.

Un Espacio Común Marítimo Europeo

No está claro lo que la Comisión Europea entiende o se propone con este concepto. Diferentes documentos de la Comisión, la revisión del Libro Blanco sobre Política de Transportes, el documento sobre Logística y el propio Libro Verde sobre política marítima se refieren al mismo. Sin embargo, ninguno de estos documentos lo define claramente o establece su finalidad. Algunas declaraciones de funcionarios de la Comisión en los que se ha hecho referencia a medidas regionales sobre seguridad, medio ambiente, eurocabotaje, condiciones de empleo en los buques, etc. han aumentado la confusión.

Sin embargo, es evidente que considerar a la UE como un único país podría ser útil para conjurar los espectros del regionalismo y del proteccionismo, que menoscabarían la competitividad de las industrias marítimas europeas, que operan en un entorno internacional:

- Este ejemplo podría dar lugar a medidas similares por parte de terceros países o grupos de países. Se debe recordar que las empresas navieras europeas controlan el 41% de la flota mundial y que muchos armadores europeos operan principalmente fuera de la UE, en tráficos entre países terceros.
- El establecimiento de medidas regionales perjudicaría muy seriamente al sistema global de seguridad y medio ambiente, al que ya se ha hecho referencia repetidamente, yendo así, en realidad, en detrimento de la seguridad y del medio ambiente.
- Medidas laborales restrictivas y/o proteccionistas tendrían efectos contraproducentes, contrarios a los pretendidos: mayores costes y pérdida de empleos, muy posiblemente llevando a muchas navieras a la quiebra.
- Un encarecimiento artificial del transporte marítimo iría en detrimento de la promoción del avance del SSS y del crecimiento del comercio europeo y en clara contradicción con otras líneas europeas de política, incluyendo la Agenda de Lisboa.
- Ampliar el ámbito del cabotaje nacional a los transportes internacionales entre los Estados miembros

sería visto como una medida proteccionista a nivel internacional que afectaría muy negativamente a las negociaciones sobre libre acceso al mercado que actualmente tiene la UE con otros países y en la OMC. Durante años, el sector marítimo ha trabajado



con la Comisión y los Estados Miembros en la apertura de los mercados de cabotaje de terceros países, en beneficio de las empresas navieras europeas, dado su liderazgo mundial en este mercado. Tras haber invertido varios años en la eliminación de barreras al acceso a los tráficos de cabotaje en los Estados miembros, parecería ilógico introducir ahora nuevas restricciones para los tráficos de cabotaje europeo. Más aún, conviene recordar que algunos Estados miembros ofrecen hoy un acceso totalmente libre a sus tráficos de cabotaje, incluso para buques no comunitarios.

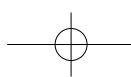
Por tanto, ECSA espera haber entendido mal lo que se entiende por Espacio Común Marítimo Europeo. ECSA es fuertemente partidaria de que el concepto de Espacio Común Marítimo Europeo tenga como objetivo aportar un valor añadido para la UE como, por ejemplo, reducir la burocracia administrativa en los tráficos de SSS. Esto encajaría perfectamente con los objetivos de la Política de Lisboa y los esfuerzos hacia una regulación más eficiente.

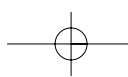
Cabe recordar que el trabajo constructivo realizado por la DG TREN sobre el SSS todavía no ha conseguido los resultados esperados. El informe actualizado sobre cuellos de botella en SSS resalta los principales problemas pendientes de solución. ECSA está a disposición de la Comisión para analizarlos, pero la DG TAXUD tiene la llave de las posibles soluciones.

4. Una política eficaz de relaciones exteriores en el campo marítimo debería salvaguardar un marco internacional favorable para el desarrollo del transporte y los demás sectores marítimos.

La política exterior de la UE debería construirse, fundamentalmente, sobre la base de la normativa y las instituciones internacionales, en cuya definición la UE puede jugar un papel especial, gracias a su peso económico y político. Sin embargo, este papel no debe conducir a políticas regionales aisladas.

La influencia económica y política de la UE se debería seguir aplicando para definir un mercado aún más libre y global para los servicios de transporte marítimo, a través de la OMC o mediante acuerdos bilaterales, como el firmado con China. El sector, la Comisión y los Estados Miembros deben seguir cooperando positivamente y acordando la posición a adoptar en los numerosos asuntos marítimos que están sobre la mesa alrededor del mundo, desde los que se





refieren a normativa hasta los de carácter puramente práctico y operacional.

La política europea de ayuda al desarrollo debería contribuir al refuerzo de la formación marítima y a la modernización de las infraestructuras de terceros países y ello sería una contribución significativa al impulso de los estándares medioambientales. Como queda dicho, la política de relaciones exteriores de la UE debería asegurar la existencia de una normativa internacional global y una mejor aplicación de los Convenios Internacionales en vigor.

II. LA INTEGRACIÓN DE LAS POLÍTICAS MARÍTIMAS

Tomando estos principios como base, ECSA cree que las áreas en las que una integración de las políticas marítimas puede ser especialmente útil son:

1. Desarrollo de la formación y del empleo en los sectores marítimos.
2. Medio ambiente.
3. Investigación, Desarrollo e Innovación.
4. Inversión en infraestructuras.

1. Desarrollo de la formación y del empleo en los sectores marítimos.

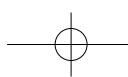
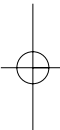
ECSA reconoce plenamente la importancia de preservar la experiencia y profesionalidad (*know-how*) europeos en el campo marítimo, pues son esenciales no sólo para el sector marítimo como tal, sino para todos los clusters marítimos, que resultan vitales para los intereses económicos y sociales de la Comunidad. No debe perderse de vista que el principal empleo de ciudadanos europeos en los sectores marítimos es en tierra, fundamentalmente en las administraciones marítimas, puertos, empresas navieras, institutos financieros, construcción naval, desarrollo y producción de equipos marinos, etc. La formación y cualificación debería tener en cuenta la alta exigencia de estos puestos en tierra.

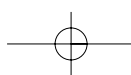
Pero, al mismo tiempo, el empleo de marinos debe hacerse compatible con la creciente realidad de la globalización, que presenta retos especialmente importantes en el terreno del empleo marítimo en una Europa con costes salariales generalmente elevados. Como se ha dicho anteriormente, asegurar que las empresas navieras europeas puedan seguir compitiendo leal y eficazmente en el mercado global tiene necesariamente que ser una piedra angular de la política de la UE en este campo. Esto es, además, plenamente coherente con los objetivos de competitividad de la referida Agenda de Lisboa. Un elemento clave es reconocer que una flexibilidad laboral progresivamente creciente es no sólo necesaria, sino positiva para el crecimiento sostenible a largo plazo en Europa.

El enfoque alternativo, como sería promover medidas laborales restrictivas y/o proteccionistas, tendría efectos contraproducentes, contrarios a los pretendidos, pues conduciría al sector naviero europeo a una pérdida de competitividad, de cuota de mercado, a la reducción de la flota que opera bajo pabellones de los Estados miembros de la UE e, inevitablemente, a una pérdida de empleos europeos. Como se ha dicho antes, la mayoría de empleos marítimos europeos son en tierra y no a bordo. En consecuencia, ECSA anima a la Comisión a establecer y desarrollar una política basada en esta línea de pensamiento y a que, en su área de responsabilidad, tome una actitud proactiva frente a cualquier iniciativa que pretenda ir encaminada a su menoscabo.

Se están y llevando a cabo una serie de actuaciones, tanto a nivel nacional como comunitario e internacional, sobre las cuáles se podría trabajar constructivamente. En este contexto, los interlocutores sociales deben tener un papel importante y, trabajando conjuntamente, pueden hacer una contribución significativa a reforzar el *know-how* y las oportunidades de empleo para los marinos europeos. Cabe citar en concreto las siguientes líneas de trabajo, que son coherentes con las Conclusiones del Consejo sobre Empleo Marítimo, de diciembre de 2005:

- **Oferta y demanda de marinos.** Estudios realizados hace algunos años demostraron que, en muchos Estados miembros, había ya entonces una escasez de jóvenes oficiales europeos. Sería conveniente reevaluar la situación para conocer con mejor detalle cuál es la dimensión de este problema en la actualidad. Debe analizarse también detenidamente si es conveniente aumentar la oferta de plazas de formación correspondiente, ya que sería económica y socialmente inadecuado invertir en formar a unos profesionales que luego vayan a tener dificultades de empleo.
- **El papel de los Clusters marítimos.** Reforzar las posibilidades de empleo en tierra para marinos con experiencia de navegación puede ser un factor importante para atraer a los jóvenes a la carrera de la mar. ECSA y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) han desarrollado un proyecto sobre oportunidades de planificación de la carrera profesional (*career mapping*) que puede ser útil e informativo a este respecto y servir como punto de partida. Debería promoverse y aplicarse más intensamente este concepto también a nivel nacional. Sin embargo, el énfasis en las oportunidades de empleo en tierra para los





marinos pone aún más de manifiesto que no resulta razonable cargar únicamente a las empresas navieras con los elevados costes que les supone la formación permanente de sus tripulantes y, por ello, en los países en que aún no esté implementada, se debería avanzar hacia una financiación 100% pública de la formación marítima.

– **Un marco estable y competitivo para las empresas navieras europeas.** Un marco adecuado, que contenga los elementos necesarios para el mantenimiento de la competitividad de las flotas mercantes de los Estados miembros y para la promoción del *know-how* y de la formación en el ámbito marítimo, así como del empleo de los marinos europeos, es esencial para las empresas navieras y tiene además efectos muy positivos en todo el cluster marítimo. El elemento crucial es que dicho marco tenga como objetivo hacer posible que los buques y empresas europeos hagan frente a la competencia en el mercado global. Por tanto, el enfoque adecuado, y que recogen muy adecuadamente las Directrices de 2004, debe ser incentivar con medidas positivas el empleo de marinos europeos, en lugar de imponer restricciones al empleo de personal de países terceros.

– **Normas laborales marítimas.** El Convenio sobre Trabajo Marítimo de 2006 (ConMarCon), adoptado unánimemente sobre una base tripartita, ofrece una base sólida, completa y global para unas normas laborales marítimas internacionales. ECESA urge a los Estados miembros a ratificarlo cuanto antes y a su estricta puesta en vigor en la UE. ECESA está en negociaciones con los representantes sindicales con vistas a la transposición del ConMarCon a normativa europea, por medio de un acuerdo entre los agentes sociales.

– **Actuaciones nacionales e intercambio de buenas prácticas:** Los gobiernos de los Estados miembros son, por supuesto, los mejor posicionados para detectar y decidir la mejor forma para afrontar a nivel nacional los problemas específicos relativos al empleo marítimo. Cabe citar como ejemplo el ya mencionado de la evaluación del equilibrio oferta-demanda de marinos y la necesidad o no de aumentar la oferta formativa. Pero hay, sin embargo, un amplio campo para actuación a nivel europeo. Así,

la mejora de la imagen del transporte y los demás sectores marítimos por medio de campañas europeas, que se puedan adaptar en cada caso a la medida de las necesidades nacionales, tiene que ser un elemento fundamental del proceso. Como se establece



en un documento de la presidencia Británica de la UE de diciembre de 2005, hay muchas iniciativas innovadoras que se están probando a lo largo y ancho de la UE y se debería poner un énfasis especial en detectar y generalizar las que resulten más eficaces. ECESA está decidida a participar plenamente en este proceso.

ECESA cree que una política marítima europea integrada iría en beneficio de la mayoría de estos asuntos relacionados con el empleo y formación.

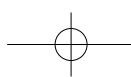
2. Medio Ambiente.

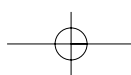
Como reconoce el Libro Verde, el buque es el medio de transporte más eficiente en el uso de la energía, el más sostenible y el que genera menos costes externos, y debería jugar un papel importante en el futuro sistema de transportes, eficaz y sostenible, que Europa necesita. El elevado coste de la energía y el continuo progreso tecnológico han favorecido esta evolución.

Sin embargo, el sector naviero es consciente de las expectativas sin precedentes que existen, tanto en la UE como en el ámbito internacional, para que el sector aplique unos estándares de seguridad y medioambientales más estrictos, como por ejemplo, unos límites de emisiones atmosféricas más exigentes que los recientemente aprobados por el Anexo VI de MARPOL.

Es por ello que el sector marítimo está comprometido con el objetivo de mejorar, todavía más, su comportamiento medioambiental, allí donde exista un beneficio cuantificable respaldado por un estudio de impacto medioambiental consistente. Para ello, el sector cree firmemente que las soluciones internacionales garantizarán mejor la sostenibilidad global a largo plazo. El sector está investigando las diferentes opciones existentes para reducir las emisiones, tales como mejoras en los combustibles, depuradores de los gases de exhaustación (*scrubbers*), toma de la electricidad de tierra, propulsión por gas, pilas de hidrógeno, modificaciones en el motor, inyectores directos de agua, recirculación de los gases de exhaustación, reducción catalítica selectiva, optimización de los proyectos de casco y hélice, comercio de emisiones, etc. Se trata de un área en la que la financiación de proyectos de I+D+i por parte de la UE puede contribuir de forma significativa, especialmente si se llevan a cabo con el objetivo de obtener soluciones factibles con una visión de conjunto.

Compartiendo plenamente el objetivo general de la Estrategia Temática sobre Protección y Conservación del Entorno Marino, ECESA también señala que el desarrollo sostenible debe venir acompañado por los





objetivos de promover la competitividad y el crecimiento y desarrollo económico europeos. En relación con este último aspecto, los principios de libertad de navegación y de acceso sin restricciones a los puertos son requisitos fundamentales para el libre comercio y la libre y leal competencia.

Más aún, la contaminación atmosférica en general es una materia compleja. Reducir las emisiones de un agente contaminante puede aumentar las emisiones de otros. Por ello, el sector cree que la única solución eficaz a largo plazo es una aproximación holística en el ámbito internacional para buscar el beneficio medioambiental global (en el doble sentido de incluir a todos los agentes contaminantes y todos los países). Toda actuación a largo plazo, para ser digna de credibilidad, tiene que estar basada en una evaluación sólida desde los puntos de vista medioambiental, socioeconómico y técnico. Más aún, toda medida dirigida a reducir las emisiones contaminantes procedentes de los buques, además de haber contrastado su eficacia desde estos puntos de vista, no debería dar origen en Europa a un transvase modal desde el transporte marítimo a otros modos de transporte menos sostenibles.

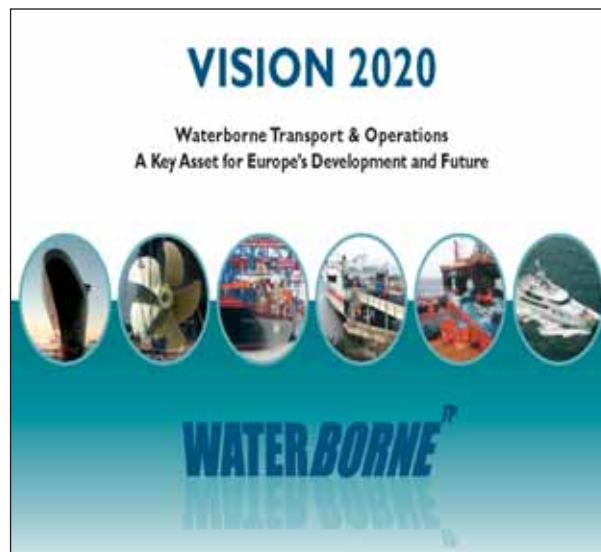
En este contexto existe, sin embargo, campo para actuaciones de ámbito regional:

- **En los foros internacionales:** mediante la posible creación, a través de la OMI, de nuevas zonas de control de emisiones (*Special Emissions Control Areas, SECA*) para las que se haya demostrado fehacientemente su vulnerabilidad medioambiental. No se debería, sin embargo, olvidar que resultaría inviable para los buques europeos estar sujetos a una pléyade de diferentes niveles de control de emisiones en diferentes puertos europeos y alrededor del mundo.
- **En el contexto europeo:** ECSA reconoce que, desde un punto de vista medioambiental, puede ser razonable subdividir el espacio marítimo europeo en varias regiones para establecer en cada una de ellas las normas más apropiadas a sus necesidades (en lo que se conoce como "planeamiento espacial"), reconociendo que lo que puede ser necesario en una zona puede no resultar conveniente en otra.

Sin embargo, desde la perspectiva del transporte marítimo internacional, es importante asegurar que los buques que operan en varias regiones diferentes no estén sujetos, como antes se indicaba, a un rompecabezas de normas diferentes dentro de la UE, porque ello no sería operacionalmente viable.

3. Investigación, Desarrollo e Innovación.

Como el propio Libro Verde reconoce, las actividades de I+D+i son esenciales para que Europa pueda "mantener una posición de vanguardia en conocimientos y tecnología".



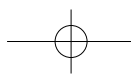
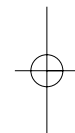
La UE y sus Estados miembros ya invierten unos fondos europeos y nacionales substanciales en programas de I+D+i, pero las prioridades y los procedimientos de gestión de estos programas pueden aún mejorarse para asegurar la competitividad futura de las industrias marítimas europeas, entre otras, por las siguientes vías:

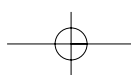
- Concentrarse especialmente en aquellas tecnologías que tengan mejores perspectivas de convertir el conocimiento en riqueza, bienestar y empleo.
- Facilitar la participación de las empresas de todos los sectores y tamaños en estos programas.

A este efecto, un enfoque global para las industrias marítimas, que integre las necesidades y las experiencias de constructores y usuarios de los buques y sus equipos podría implicar ventajas, especialmente:

- Aportando a la Comisión y a los Estados miembros propuestas adecuadas de objetivos prioritarios de I+D+i: continuando para ello los trabajos de la Plataforma Tecnológica *Waterborne* que ha identificado tanto líneas generales como objetivos específicos de investigación, que deberían ser la base de los futuros Programas Marco de la Comisión.
- Facilitando una comunicación regular entre los centros tecnológicos y universidades con las empresas.

Todos los trabajos dirigidos a los objetivos anteriores podrían ser objeto de coordinación, como propone el Libro Verde, por una Red Europea de Investigación Marítima, pero siempre haciendo hincapié en alcanzar resultados prácticos y no en la creación, como tal, de un nuevo organismo administrativo con nueva burocracia improductiva. Como conse-





cuencia, primero sería deseable obtener una mayor experiencia a través de la Plataforma Tecnológica *Waterborne*.

4. Inversiones en infraestructura.

Gran parte de la discusión de la política marítima europea se centra en asuntos de “*software*”, como ajustar el marco normativo o los costes y aspectos de competitividad. Sin embargo, una futura política marítima europea integrada debería también resolver los problemas de “*hardware*”, es decir, las necesidades de infraestructura para los distintos sectores. Todos los escenarios futuros actualmente previsibles coinciden en que el comercio marítimo mundial continuará creciendo de forma significativa y es previsible que el transporte marítimo de contenedores crezca aún más. Ello va a requerir inversiones importantes en infraestructuras, que permitan absorber el alto crecimiento de la demanda que se prevé.

De hecho, el papel esencial que hoy día ya desempeñan el transporte marítimo y los puertos, al servicio de las necesidades de la economía europea y del comercio global, puede ser notablemente ampliado mediante una serie de vías que también se recogen en el Libro Verde a las que ya nos hemos referido en la introducción de este informe:

- Resolver los actuales problemas de congestión en algunos puertos y los obstáculos que deterioran la eficiencia de los servicios marítimos.
- Incrementar las inversiones en los puertos y en sus conexiones con el hinterland para dotar a Europa de cadenas logísticas eficientes y sin estrangulamientos. Las terminales de contenedores no van a tener capacidad para absorber la demanda a partir de aproximadamente 2010.
- Seguir fomentando el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia o *Short Sea Shipping*, que en los últimos diez años ha crecido de forma notable, integrándolo en el sistema de transportes europeo.

III. EL CAMINO A SEGUIR

Los comentarios y sugerencias de ECSA al Libro Verde sobre la Futura Política Marítima Europea así como las respuestas a las preguntas planteadas en el mismo, son



una prueba de las ventajas que ECSA aprecia en la iniciativa de una política marítima integrada. Tal y como se ha mencionado en la introducción, los cinco aspectos básicos que ECSA adelantó en su documento de junio de 2005 siguen estando vigentes:

- Asegurar el potencial de crecimiento en Europa por medio de una capacidad de transporte adecuada.
- Asegurar un marco estable y competitivo para las empresas navieras europeas.
- Mantener una regulación de carácter global.
- Apoyar un desarrollo positivo del transporte marítimo en Europa.
- Aproximarse a la problemática medioambiental con una perspectiva global.

Los servicios marítimos son indispensables para el comercio europeo y mundial y para la vida diaria de los ciudadanos comunitarios, y ello debería considerarse una premisa fundamental en la búsqueda de un equilibrio razonable entre las dimensiones económica, social y medioambiental del desarrollo sostenible.

El carácter global del transporte marítimo tiene ser tenido en cuenta en todos los campos, en particular con relación a la posición competitiva de las navieras europeas, a los problemas de seguridad y medio ambiente y a una política para el mantenimiento del *know-how* marítimo en Europa.

La llamada “Política de Lisboa”, cuyo objetivo es hacer de Europa la zona industrial y comercial más competitiva del mundo, debería ser una constante en la aproximación integrada a la futura política marítima europea.

Por su sola existencia, el Libro Verde ya produce el efecto positivo de destacar la importancia del sector marítimo para el comercio europeo y mundial, así como de subrayar su carácter global. ECSA cree firmemente que debería conducirnos a una política marítima europea que mantenga en Europa los clusters marítimos más importantes del mundo. Para conseguir este ambicioso objetivo, el Libro Verde no necesariamente debe conducir a la definición de nuevas normas sino, más bien, de principios básicos que informen la política en los próximos años.

ECSA analizará con interés los comentarios que se realicen por el resto de partes interesadas y espera poder dialogar con todos ellos y con las instituciones comunitarias sobre una política marítima integrada. Durante este proceso, ECSA podría aportar comentarios y sugerencias adicionales.

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.

