

Tribuna Profesional

Informe Anual de ECSA 2004 - 2005

Recientemente, las asociaciones de navieros de la UE: European Community Shipowners' Associations, (ECSA) presentaron su informe anual, que recoge las principales novedades acontecidas en el último ejercicio en el sector marítimo desde el punto de vista europeo.

El informe completo está disponible en formato pdf en la página web de ECSA (www.ecsa.be). Al final del mismo, junto con un anexo estadístico, se incluyen una serie de resúmenes breves, elaborado por cada una de las asociaciones miembro de ECSA, entre ellas ANAVE, en los que se hace una valoración en perspectiva nacional de la evolución experimentada por la flota de los distintos países europeos y los acontecimientos más relevantes que han afectado al sector marítimo en el último año.

A continuación se resumen los principales asuntos que se desarrollan en el informe, entre los que figuran:

- una visión general del transporte marítimo europeo dentro del mercado mundial,
- la política marítima que se está desarrollando en la UE
- la seguridad y protección marítimas,
- la carrera profesional de los marinos, etc.

16

Un destacado papel para las empresas europeas en los principales mercados

Entre un 80 y un 90% del tonelaje del comercio mundial se transporta por mar. Tanto el importante crecimiento de la producción industrial global como la mayor demanda de transporte derivada de la creciente deslocalización industrial están teniendo un efecto muy positivo en el sector marítimo. Este aumento en el transporte marítimo se ha visto fuertemente influido por el excepcional crecimiento experimentado en China e India.

La flota mercante europea continuó siendo el principal instrumento del comercio mundial, con una flota registrada en la Zona Económica Europea (ZEE) que representa el 25% del tonelaje mundial y más del 40% si hablamos de la flota total controlada por armadores de la ZEE.

Aunque tanto los intercambios comerciales como los resultados de las operaciones de las empresas navieras podrían verse afectados, entre otros, por la evolución del precio del petróleo y los crecientes tipos de interés, las perspectivas son todavía positivas.

Una futura política marítima para la Unión Europea

La Comisión se encuentra en estos momentos trabajando en la preparación del anunciado Libro

Verde sobre una futura política marítima para la UE. Su publicación y el correspondiente proceso de consulta se espera que tenga lugar durante la primera mitad de 2006.

ECSA ha mantenido constructivos diálogos sobre esta iniciativa con el Vicepresidente y responsable de Transportes, Jacques Barrot y el Comisario encargado de este asunto, el maltés Joe Borg.

El desarrollo de una política marítima global para la Unión Europea cuenta con el apoyo de los armadores europeos. Una consideración básica de dicha política debería ser el reconocimiento del importante papel que juega el sector marítimo europeo en el transporte marítimo mundial y de la enorme importancia de lo que se ha dado en llamar cluster marítimo europeo (el conjunto de los sectores económicos relacionados con el mar) el más importante del mundo en términos de empleo y cifra de negocio.

Sobre esta base, ECSA ha propuesto una serie de asuntos esenciales que deberían formar parte de la política marítima de la UE:

- Asegurar el potencial de crecimiento económico en Europa, mediante una adecuada capacidad y eficacia de oferta de transporte marítimo.
- Un marco estable y competitivo para el sector marítimo europeo.

- Preservar y aplicar de forma estricta y homogénea una normativa marítima sobre seguridad y medio ambiente acordada en un ámbito y con una perspectiva global.
- Apoyar el desarrollo positivo del transporte marítimo en la UE.

ECSA espera que el proceso de consulta de todas estas materias con las instituciones europeas sea constructivo.

Liberalización de los servicios portuarios

Las asociaciones de navieros de la UE, representadas en ECSA, creen que la liberalización de los servicios portuarios es un paso imprescindible para poder mejorar la posición que ocupa el transporte marítimo en la cadena logística y, en particular, para la promoción de los servicios de Transporte Marítimo de Corta Distancia (Short Sea Shipping, SSS) y el despliegue de las llamadas Autopistas del Mar. De esta forma, se aumentará la eficiencia del transporte en Europa y se contribuirá al objetivo de lograr una economía europea más competitiva, tal y como se acordó en la Declaración de Lisboa.

La segunda propuesta de Directiva de liberalización de los servicios portuarios ha sido objeto de un gran número de críticas. ECSA también ha aportado sugerencias para su mejora, fundamentalmente en cinco aspectos críticos: régimen de autorizaciones, duración de las concesiones, periodos transitorios, compensación y autoasistencia.

El borrador de informe sobre la propuesta que ha elaborado el ponente en el Parlamento Europeo, Georg Jarzembowski, ha incluido muchas de las sugerencias realizadas por ECSA, que ha elogiado el trabajo del ponente. No obstante, en el trámite de primera lectura en el Parlamento se han presentado hasta 312 enmiendas, muchas de las cuales desvirtuarían y vaciarían completamente de su contenido liberalizador la Directiva.

Las asociaciones de navieros esperan que los futuros debates sobre este tema de como resultado una Directiva que ofrezca una base sólida para una liberalización real de los servicios portuarios que, de una u otra forma, tiene que llevarse a cabo. Si no fuese así, si la Directiva quedase desprovista de sus elementos liberalizadores, ECSA abogaría por su retirada y preferiría que los servicios portuarios quedasen, como hasta ahora, regulados por la normas generales de los Tratados de la Unión.

La revisión de las normas de competencia del transporte marítimo

La Comisión está llevando a cabo una revisión completa de las normas sobre competencia aplicables al transporte marítimo. Se espera que hacia finales de año se publiquen las propuestas concretas.

Para los tráficos de línea regular, frente a la propuesta de la Comisión de derogar la exención por categoría que se concedió en 1986 a las Conferencias y Pools marítimos, ECSA mantiene que Europa sigue necesitando un régimen especial para la aplicación de la normativa europea sobre competencia, principalmente para evitar conflictos legales con otros países y porque hoy día las Conferencias juegan un papel procompetitivo en favor de las navieras de pequeña y mediana dimensión. La Asociación Europea de Líneas Regulares (European Liner Affairs Association, ELAA) ha formulado a la Comisión una propuesta de régimen alternativo que ECSA considera un mínimo absoluto.

“Si la Directiva de puertos quedase desprovista de sus elementos liberalizadores, ECSA abogaría por su retirada”

En el caso de los tráficos tramp, a menudo citados como ejemplos de mercados de competencia perfecta, ECSA hace hincapié en que, si se modifica el régimen actual, es primordial que la Comisión proporcione a las empresas navieras algunas orientaciones sobre los acuerdos tipo pool que existen desde hace años en el sector y que son la base para que pequeñas y medianas empresas puedan ofertar la capacidad y servicios que los usuarios requieren. Parece evidente que se debería contar con ofrecer estas orientaciones con anterioridad a la derogación de la exención. Los navieros europeos están en contacto con los servicios de la Comisión a los que se les está remitiendo toda la información necesaria para obtener la orientación requerida, que se refiere a materias como criterios para la definición del mercado relevante, cuotas máximas aceptables en dicho mercado, plazos de preaviso para la salida de los pools, etc.

ECSA ha elogiado el borrador de informe sobre esta propuesta normativa elaborado por la ponente del Parlamento Europeo, Dratsa-Tsagaropoulou, y comparte plenamente el dictamen ya aprobado al respecto por el Comité Económico y Social.

El nuevo conjunto normativo sobre Seguridad Marítima (Erika III)

En la primavera de 2004 la Comisión anunció un nuevo conjunto normativo sobre seguridad marítima, al que se dio en llamar Erika III, y que, muy probablemente, verá la luz en la forma de propuestas normativas concretas a finales de 2005. Los principales temas que se ha anunciado que incluirá son:

- Una iniciativa sobre cumplimiento de sus obligaciones por los Estados de bandera.
- Un marco de cooperación e intercambio de información entre los Estados miembro en las investigaciones de accidentes marítimos.
- Enmiendas a la Directiva sobre seguimiento e información del tráfico marítimo.
- Enmiendas a la Directiva sobre control por el Estado del puerto, con un mayor papel del práctico a la hora de informar sobre los buques.
- Una clarificación del papel de las Sociedades de Clasificación.
- Responsabilidad: Transposición del Convenio de Atenas.
- Posibles medidas frente a daños por contaminación (IOPC).
- Certificados sobre seguros y garantías financieras.

En el debate con la Comisión que tuvo lugar en 2004, sobre el contenido del paquete, el principal mensaje del sector fue que, en materia de responsabilidad, no se debería ir más allá de la normativa internacional, que las medidas existentes deberían aplicarse de forma práctica y que no debería introducirse ninguna norma adicional innecesaria. Este último punto está en línea con el mensaje transmitido recientemente por el Presidente de la Comisión, Durão Barroso.

Protección frente a actos ilícitos

Tras más de un año de aplicación del Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias (ISPS) y del Reglamento europeo 725/2004, que lo traspone, salvo alguna diferencia de interpretación, no se ha informado de ningún problema relevante.

La Directiva sobre protección en los puertos, que amplía el enfoque del Código ISPS al conjunto de la zona portuaria, ha sido ya aprobada por el Consejo y se encuentra en el proceso formal de adopción por el Consejo y el Parlamento Europeo.

En estos momentos, la Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera (DG TAXUD) de la Comisión se encuentra trabajando en una propues-

ta sobre declaración anticipada de la carga. ECSA ha solicitado un tratamiento simplificado para los servicios de Shortsea Shipping con países no comunitarios, incluyendo los de ferries, que tenga en cuenta el carácter especial de estos servicios.

A corto plazo se espera que salga a la luz una propuesta de la Comisión sobre protección en la cadena multimodal de transporte, que no afectará a los buques ni instalaciones portuarias, puesto que éstos ya están cubiertos por el Reglamento y Directiva antes mencionados. La misma presta especial atención a la figura de un “*estatus reconocido de operador económico*”, que sería voluntario y proporcionaría al beneficiario un tratamiento favorable en los controles, parecido con el sistema CTPAT de los EEUU.

“En el debate con la Comisión sobre el Erika III el principal mensaje de ECSA fue que, en materia de responsabilidad, no se debería ir más allá de la normativa internacional”

Promoción del empleo marítimo

Dos asuntos clave han centrado la atención en relación con el asunto. En primer lugar, los proyectos conjuntos del sindicato europeo de marinos (European Transport Federation, ETF) y ECSA sobre:

- Unas Directrices para las empresas navieras y un paquete de medidas para promover la igualdad de oportunidades y la diversidad en el sector marítimo europeo.
- El diseño de un plan de carrera profesional que muestre las oportunidades que puede ofrecer a los marinos europeos las diferentes facetas del cluster marítimo (empresas navieras, astilleros, servicios portuarios, administración marítima, etc.) en el desarrollo progresivo de su carrera profesional.

Estos proyectos, junto con otras muchas iniciativas para fomentar una carrera marítima que han realizado las asociaciones miembro de ECSA, fueron resaltadas en la Conferencia sobre el Empleo Marítimo organizada por la Presidencia británica de la UE, celebrada el pasado 5 de octubre, en Londres.

En segundo lugar, el proceso en curso en la Organización Internacional de Trabajo (OIT) para acordar un convenio laboral marítimo consolidado, que refunda los numerosos convenios actualmente



existentes en este campo. ECSA está participando muy activamente en este proceso, a través de ISF (*Internacional Shipping Federation*), y ha apoyado la implicación informal de la Comisión, que considera muy importante para la consecución de un resultado positivo. Los agentes sociales y la Comisión están ya discutiendo la manera más adecuada de trasponer el convenio que se adopte (probablemente en 2006) a la normativa comunitaria.

Relaciones con terceros países

El importante papel del transporte marítimo europeo en el comercio internacional requiere de una activa política marítima exterior.

En este campo, ECSA está colaborando estrechamente con los servicios de la Comisión en los debates sobre la liberalización de servicios (GATS) en la Organización Mundial del Comercio (*World Trade Organisation, WTO*), y espera conseguir un resultado positivo de esta negociación, al igual que un acuerdo sólido para la WTO.

Al mismo tiempo ECSA apoya una política activa de relaciones exteriores de la UE a través de acuerdos marítimos bilaterales. El recientemente alcanzado con China y las negociaciones que se han iniciado con la India son ejemplos claves de esta política.

Responsabilidad y otros asuntos legales

El enfoque que ha dado la Comisión a algunos asuntos relativos a la responsabilidad legal ha causado una gran preocupación en el sector marítimo. El proceso político de la Directiva sobre sanciones

penales por contaminación procedente de buques fue confuso y el resultado es claramente insatisfactorio para las expectativas del sector, puesto que se desvía significativamente del marco internacional establecido por la OMI, lo que dará lugar ahora en muchos casos a una notable inseguridad jurídica.

ECSA espera que se respete el régimen internacional acordado en la OMI en las nuevas propuestas sobre responsabilidad civil, tales como las incluidas en el conjunto normativo Erika III, en el Convenio de Atenas sobre responsabilidad del transportista marítimo respecto de los pasajeros, garantías financieras para los buques y en el régimen de compensación por daños de contaminación (Convenios internacionales CLC/IOPC).

Conclusión

En la presentación del informe anual de ECSA, su Presidente, Lennart Simonsson, destacó la importancia y variedad de los asuntos que se van a tener que debatir en un futuro próximo.

La ampliación de la UE ha aumentado el número de representantes que ahora toman las decisiones, especialmente en el Parlamento y el Consejo, del mismo modo que ECSA también cuenta con representantes de las principales asociaciones de navieros de los nuevos Estados miembro. Se hace así aún más necesario, que continúe y aumente la cooperación entre las distintas instituciones europeas y los representantes políticos europeos que, sin duda, son conscientes de la importancia del transporte marítimo de la UE tanto para el comercio mundial como para el europeo.

ANAVE, como editora del Boletín Informativo y del Cuaderno Profesional Marítimo, 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.