

# Nota de Prensa

Madrid, 23 de septiembre de 2009

## ECSA PUBLICA SU INFORME ANUAL 2008-2009

### Fue presentado ayer en una conferencia de prensa en Bruselas por su Presidente, Marnix van Overklift, y el Vicepresidente, Juan Riva

#### El transporte marítimo europeo como parte de un mercado global

*"Desgraciadamente, los temores sobre las turbulencias de los mercados financieros que expresamos en septiembre de 2008, se han hecho realidad con la crisis financiera, que se ha convertido en una crisis de la economía real. Combinada con un excedente de flota en muchos sectores, la crisis, para el transporte marítimo está resultando incluso mucho más grave de lo que esperábamos",* ha afirmado hoy la *European Community Shipowners' Associations* (ECSA, que agrupa a las asociaciones europeas de empresas navieras) en una nota de prensa, con motivo de la presentación de su informe anual 2008-2009, en la que han participado, entre otros, el Presidente y el Vicepresidente de ECSA, Marnix van Overklift (Holanda) y Juan Riva (España).

*"Mientras esperamos que se reactive la economía, queremos dar la voz de alarma contra cualquier forma de proteccionismo, que retrasaría el regreso a una economía saneada. Las instituciones europeas están tomando un papel cada vez más activo y pragmático a este respecto, a través de la Organización Mundial del Comercio, acuerdos de libre comercio, acuerdos europeos de asociación, relaciones con países africanos y acuerdos marítimos bilaterales. Estas iniciativas tienen el pleno apoyo de ECSA, que contribuye fomentando la colaboración del sector."* ECSA recuerda que el sector europeo de transporte marítimo mantuvo el año pasado su posición global de liderazgo mundial: controlaba el 40% de la flota mercante mundial y la edad media de los buques de la UE era de 9,7 años.

#### Política Marítima de la UE 2009-2018

Asimismo, ECSA acogió favorablemente la Comunicación de la Comisión Europea sobre política de transporte marítimo, publicada en enero pasado. *"Aunque los capítulos más importantes fueron redactados antes de la crisis financiera mundial, los principios que contiene son muy válidos en estos tiempos difíciles. Es alentador que la Comisión confirme que la posición de liderazgo global actual del transporte marítimo europeo debería mantenerse mediante un marco operativo apropiado, basado en las directrices sobre ayudas estatales, que deben mantenerse durante un largo periodo."*

La citada Comunicación *"llama la atención sobre la escasez de marinos altamente cualificados y la necesidad de remediarla. Los miembros de ECSA están muy involucrados en campañas de promoción para atraer a los jóvenes a las carreras marítimas, a menudo en estrecha colaboración con las organizaciones sindicales nacionales de marinos. ECSA tiene intención de organizar una reunión de trabajo sobre iniciativas de promoción para fomentar el análisis y el uso de las mejores prácticas."*

#### Seguridad y medioambiente

Por otra parte, *"la adopción del tercer paquete de medidas sobre seguridad marítima a principios de 2009 fue también acogida favorablemente por el sector. ECSA considera que se trata de un conjunto equilibrado de medidas, cuya aplicación seguirá reforzando la seguridad marítima"*.

La atención se centra ahora principalmente en las emisiones procedentes de los buques. En lo que se refiere a los contenidos de azufre de los combustibles marinos, en octubre de 2008 se acordaron nuevas enmiendas al Anexo VI de MARPOL. A nivel comunitario, la Comisión está llevando a cabo la revisión de la Directiva de la UE sobre azufre. Se han destacado varios asuntos, en particular el grave riesgo de un trasvase modal del buque a la carretera si se aplica la obligatoriedad de que los buques utilicen combustibles con un contenido máximo de azufre del 0,1% en las ECAs (Zona de Control de Emisiones) a partir de 2015.

Respecto a las emisiones de CO<sub>2</sub>, toda la atención está ahora centrada en la Conferencia de la ONU que tendrá lugar en Copenhague en diciembre de 2009. ECSA ha dejado claro que *"el transporte marítimo, por tratarse de un negocio global, requiere una solución global, siendo el vehículo natural para alcanzarla la Organización Marítima Internacional."*

### **Piratería**

El Comité Directivo de ECSA ha elogiado en diferentes ocasiones la labor de la NAVFOR de la UE por sus operaciones en el Golfo de Adén (costa de Somalia) y ha acogido con satisfacción la ampliación de la operación Atalanta hasta el 13 de diciembre de 2010. Se ha anunciado que la Resolución de la ONU se ampliará igualmente un año más. ECSA afirma que *"la presencia de la NAVFOR de la UE y de buques de guerra de otros países ha reducido la piratería en esta región. Sin embargo, la problemática de la piratería en esta zona sigue siendo delicada, por lo que es esencial mantener el esfuerzo"*.

### **Transporte marítimo de corta distancia y comodidad**

Los servicios de transporte marítimo en general, y de corta distancia en particular, son un elemento clave en la política de la UE sobre comodidad. En la revisión de la normativa que regula las Redes Trans-europeas de Transporte (TEN-T), que se llevará a cabo en 2010, el sector naviero señala una vez más *"la necesidad de mejorar las instalaciones portuarias, sus infraestructuras y conexiones con los hinterlands"*.

### **Reglas de Rotterdam**

Recientemente, la atención se ha dirigido principalmente al nuevo Convenio UNICITRAL de la ONU, conocido como Reglas de Rotterdam, que se firmará en esta ciudad hoy 23 de septiembre, tras largas negociaciones que comenzaron en 2002. Las Reglas de Rotterdam modernizarán los regímenes de responsabilidad que se aplican actualmente en el transporte de mercancías por mar, darán respuesta a los vacíos legales existentes actualmente y regularán el transporte multimodal de mercancías. ECSA ha pedido a los países, incluidos todos los miembros de la UE, que ratifiquen lo antes posible este nuevo Convenio.

### **Derechos de los pasajeros**

*"ECSA ha estudiado la propuesta de la CE sobre los Derechos de los Pasajeros en los servicios marítimos, tanto desde la perspectiva del ferry como de la del crucero, y está claro que su enfoque de 'una talla única para todos' provocará problemas prácticos para las compañías en ciertas áreas"*. Respecto a los ferries, existe una gran diversidad de buques, tráfico y circunstancias geográficas que justifican la incorporación de cierta flexibilidad en el texto. También se deben tener en consideración las circunstancias sobre las que el operador no tiene control y que los puertos, y no sólo los transportistas, deben responsabilizarse de la asistencia a las personas con movilidad reducida. Este último punto también es válido para el sector de cruceros.

### **Agenda prevista**

*"En los próximos meses asistiremos a varios cambios. Se ha constituido un nuevo Parlamento y pronto se nombrará una nueva Comisión. En un periodo de crisis, necesitamos decisiones políticas acertadas y visión de futuro. Los buenos principios se plasmaron en la ya mencionada estrategia sobre transporte marítimo para 2009-2018. Trabajemos sobre esta base. Queremos continuar cooperando con las instituciones europeas: el Parlamento Europeo, la Comisión y los Estados miembros."*

El informe anual 2008-2009 de ECSA completo, en formato PDF, se puede descargar en [www.ecsa.be/annualreport2009.asp](http://www.ecsa.be/annualreport2009.asp)