

Tribuna Profesional

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN EUROPEA SOBRE ESTRATEGIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO 2009-2018

“Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018”

Antecedentes

El pasado día 22 de enero, la Comisión Europea adoptó la Comunicación del epígrafe, dirigida al Consejo, el Parlamento, el Comité Económico y Social y el Comité de las Regiones, que está disponible en <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0008:FIN:ES:PDF>

Como se recordará, en 2006, la Comisión lanzó un proceso de consulta sobre el “Libro Verde” de la política marítima de la UE, en un sentido muy amplio (todos los sectores marítimos). En octubre de 2007, y como resultado de dicha consulta, la Comisión adoptó un “Libro Azul”, en el que establecía un Plan de Acción con una lista de actuaciones y un calendario para las mismas, en muy diversas áreas de política relacionadas con el mar y las “industrias marítimas”.

El Libro Azul reconocía la importancia vital del transporte marítimo para la economía europea, sus grandes ventajas medioambientales y la necesidad de mantener el liderazgo europeo en el sector naviero y, por ello, una de las primeras actuaciones ya previstas en dicho Plan de Acción era la elaboración de una estrategia específica sobre el transporte marítimo a medio-largo plazo (2009-2018). La elaboración de este documento ha llevado aproximadamente un año y ha constatado de tres áreas de trabajo:

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

<p>DFT NORSKE VERITAS ESPAÑA, S L C/Almansa, 105 - 1ª Planta Oficina 2 28040 Madrid</p>	
<p>MANAGING RISK</p>	

- Se encargó un estudio, denominado Optimar, a un consorcio de consultores internacionales, liderado por Lloyd's Register-Fairplay y en el que ha participado la consultora española Fundación Valencia-port. Se trata de un amplísimo informe (304 págs), finalizado en septiembre de 2008 y que puede descargarse (en inglés) en http://ec.europa.eu/transport/maritime/studies/maritime_en.htm. Analiza la situación actual, perspectivas y tendencias de futuro, en los distintos subsectores de transporte marítimo en el horizonte de 2018, estima la evolución de la demanda de transporte en Europa en cada uno de ellos y formula propuestas de actuación, en algunos casos con varias posibles opciones.
- En paralelo, la Comisión designó un grupo de doce expertos, que incluía varios altos ejecutivos de empresas navieras europeas quienes, teniendo en cuenta los borradores del estudio Optimar y su propia experiencia, formularon también un conjunto de recomendaciones (ver Tribuna Profesional del Boletín Informativo de ANAVE, noviembre 2008).
- Sobre la base de todo este material, los servicios de la DG TREN de la Comisión han preparado este sucinto documento de conclusiones.

Objeto de la Comunicación

Como preámbulo, se reitera la extraordinaria importancia del transporte marítimo para la UE (80% del comercio exterior, más del 40% del comercio internacional intracomunitario y más de 400 millones de pasajeros/año). Aunque la marcada tendencia al crecimiento de la demanda de transporte se ha detenido coyunturalmente por efecto de la crisis financiera, es preciso garantizar la capacidad del transporte marítimo de contribuir a la recuperación y el crecimiento mundial y la disponibilidad del *know how* necesario para posibilitar el mantenimiento de la competitividad y sostenibilidad del transporte marítimo. El objetivo del informe es doble:

- Proponer objetivos estratégicos para el sistema europeo de transporte marítimo hasta 2018.

- Identificar aquellas áreas-clave en las que la actuación a nivel de la UE reforzaría su competitividad y, al mismo tiempo, mejoraría su comportamiento medioambiental.

Todo ello teniendo en cuenta el contexto económico actual y el carácter cíclico de este mercado.

El transporte marítimo europeo en unos mercados globalizados

El sector naviero de la UE es claramente líder mundial, puesto que controla un 41% de la flota mundial en tpm. Para adaptarse a las exigencias de la economía global ha debido asumir numerosos cambios estructurales. Las medidas de apoyo al sector tomadas por los Estados miembros, sobre la base de las Directrices de la Comisión sobre Ayudas de Estado al transporte marítimo, han contribuido a mantener una parte de dicha flota en registros europeos y a generar puestos de trabajo para los marinos europeos.

No obstante, sigue siendo muy dura la competencia por parte de los registros de terceros países, con frecuencia basados en apoyos públicos y gran flexibilidad laboral. Ello, unido a la posibilidad de medidas proteccionistas, hace que exista el riesgo de que no sólo la flota, sino también las oficinas centrales de las navieras europeas se relocalicen en otros países, con la consiguiente pérdida de *know how*. En consecuencia, y entre otros objetivos:

- Es de importancia capital para la UE conseguir y mantener unas condiciones de competitividad global estables y predecibles en el transporte marítimo y en otros sectores conexos. Un marco atractivo para el transporte marítimo de calidad contribuirá a alcanzar los objetivos de empleo y crecimiento de la estrategia de Lisboa y a reforzar la competitividad de los clusters marítimos europeos.
- Hay que mantener y, donde sea necesario, mejorar, un marco claro y competitivo de fiscalidad y ayudas de estado, que debe en particular incentivar los esfuerzos por un transporte más sostenible, la innovación tecnológica y preservar las carreras y experiencia marítima. Se debe estudiar la viabilidad de reforzar el vínculo entre este marco favorable y el empleo en los clusters marítimos.
- Es vital apoyar el mantenimiento de la libertad del transporte marítimo internacional.

Recursos humanos y *know how* marítimo

En los últimos años, el sector naviero europeo ha creado, directa o indirectamente, muchos puestos de trabajo. De ellos un 70% son empleos altamente especializados y basados en tierra. Pero la creciente escasez de

marinos europeos (oficiales y subalternos) supone una amenaza a la masa crítica de recursos humanos que son necesarios para la competitividad de las industrias marítimas en general. Por ello hay un interés genuino de la UE por reforzar el atractivo de las profesiones marítimas para los europeos. Para ello, en particular, las actuaciones a nivel de la UE deberían concentrarse en:

- Facilitar a los marinos perspectivas de carreras profesionales atractivas y a largo plazo en el cluster marítimo, potenciando la formación de los oficiales, facilitando la promoción de subalternos a puestos de oficiales y facilitando la movilidad entre las profesiones marítimas. Para todo ello se proponen una serie de actuaciones concretas.
- Mejorar la percepción pública de la imagen del transporte marítimo y las carreras en la mar y hacer uso de las tecnologías de las comunicaciones para mejorar la calidad de la vida en la mar.
- Potenciar la investigación sobre factor humano y sus repercusiones sobre la seguridad.
- Revisar el marco regulatorio laboral marítimo, tanto europeo como internacional (STCW y Convenio OIT), para hacer posibles más y mejores empleos en la mar.
- Alcanzar un equilibrio adecuado entre las condiciones de empleo de los marinos europeos y la competitividad de la flota europea. Se establecerá un grupo de trabajo para profundizar en este aspecto.

La calidad como una ventaja competitiva en el transporte marítimo

La flota mercante mundial va a crecer espectacularmente, pasando de 1.156 millones de tpm en 2008 a unos 2.100 millones de tpm en 2018. Es necesario continuar los esfuerzos para mejorar el comportamiento medioambiental del transporte marítimo con un objetivo a largo plazo de “*cero contaminación marina y cero emisiones a la atmósfera*”. Como prioridades para ello se citan, entre otras:

- Avanzar en la reducción de las emisiones de CO₂ con medidas técnicas, operativas y de mercado, preferentemente en la OMI o, en ausencia de progresos, con propuestas a nivel europeo.
- Mejorar la disponibilidad en puertos UE de instalaciones de recepción de residuos de los buques.



- Asegurar la adopción del Convenio OMI sobre reciclaje de buques y su rápida entrada en vigor.
- Vigilar la aplicación de las modificaciones del Anexo VI de MARPOL para la reducción de emisiones de SOx y proponer las medidas necesarias para evitar una transferencia de demanda de transporte del modo marítimo a la carretera.
- Promover el desarrollo e implantación de un sistema europeo de gestión de transporte marítimo (EMSM-T) con el objetivo de mejorar permanentemente su comportamiento ambiental. Estudiar la posible modulación de tasas de registro, de puerto y otras para recompensar su aplicación.
- En seguridad marítima, dar prioridad a la aplicación de la normativa EU e internacional ya existente.
- Conseguir que en 2012 todas las banderas EU estén en la Lista Blanca del Paris MOU sobre PSC.
- Apoyarse en el transporte marítimo para asegurar el suministro de energía a la UE.

Se proponen también medidas en materia de protección marítima y vigilancia de las costas, cuyo detalle excedería del presente resumen.

Cooperación en la escena internacional

La UE debe esforzarse en la cooperación internacional para conseguir la rápida adopción, ratificación y entrada en vigor de Convenios marítimos en la OMI y la mejora de los instrumentos de vigilancia de su cumplimiento por todos los buques. En particular, asegurando que todos los Estados de bandera y ribereños cumplen sus respectivas obligaciones de control. La Comisión insiste nuevamente en su vieja aspiración de que la propia UE tenga un estatus reconocido en la OMI.

Explotar plenamente el potencial del transporte marítimo en general y del SSS en particular para las empresas y ciudadanos de la UE

El estudio Optimar prevé unas perspectivas de importante crecimiento del transporte en la UE en los próximos años y



la UE debe asumir el reto de hacer posible que los puertos puedan realizar eficientemente su papel de entrada y salida de mercancías en la UE. Y ello tanto respecto del tráfico transoceánico como del creciente tráfico intraeuropeo, que es preciso potenciar. Esto incluye:

- Establecer un “Espacio Europeo de Transporte Marítimo sin Barreras”, eliminando los trámites documentales innecesarios y simplificando los restantes.
- Asegurar que los servicios portuarios se prestan en condiciones de eficiencia, libre competencia y transparencia, para aprovechar al máximo las infraestructuras existentes.
- Facilitar el desarrollo de nuevas infraestructuras, tanto dentro de los puertos como en su conexión con el hinterland, en particular, agilizando los estudios de impacto ambiental correspondientes.
- Potenciar el desarrollo de servicios regulares de alta calidad en las Autopistas del Mar, en las conexiones con las islas y en los servicios de pasaje y ferries en particular.
- Estudiar instrumentos económicos (tasas, comercio de emisiones, etc.) para promover el desarrollo del SSS.

Liderazgo europeo en investigación e innovación marítima

Reitera la importancia de estas actividades para mantener un liderazgo tecnológico, reforzando los instrumentos existentes (como los programas marco, la plataforma tecnológica Waterborne, etc) y su conexión con muchos de los objetivos de esta comunicación (reducción de consumos y emisiones, mejora de la eficiencia del transporte multimodal, seguridad marítima, etc).

Conclusiones

La UE y sus Estados miembros comparten un gran interés común en promover un transporte marítimo internacional e intraeuropeo seguro y eficiente y cuidadoso con el medio marino, en mantener a largo plazo la competitividad del sector naviero europeo y sus industrias conexas en el ámbito mundial y en la adaptación del sistema de transporte marítimo a los retos del siglo XXI.

Las opciones estratégicas y actuaciones propuestas en este documento pretenden constituir una visión con vistas a estos objetivos, basadas en los valores fundamentales de desarrollo sostenible, crecimiento económico, competencia libre y leal en mercados abiertos y altos niveles medioambientales y sociales.