

# Tribuna Profesional

## Retos y recomendaciones de un grupo de expertos nombrados por la CE sobre el transporte marítimo europeo en el periodo 2008-2018

A principios de este año, la Comisión Europea (CE) inició un estudio estratégico de las prioridades del transporte marítimo europeo de la Unión Europea en el periodo 2008-2018. Para ello, la CE invitó a un grupo de “expertos de alto nivel” (ver recuadro al final de esta Tribuna Profesional) a debatir y emitir una opinión independiente sobre los retos del sector del transporte marítimo en los próximos 10 años y sus recomendaciones sobre los mismos, que resumimos a continuación.

### Objetivo y contexto


El objetivo del sector naviero europeo debería ser mantener o reforzar su posición global relativa en el mercado. Actualmente, en la UE el transporte marítimo es el único modo que crece tan rápidamente como el de la carretera. Además, sigue siendo el más respetuoso con el medio ambiente: entre 1980 y 2008, el transporte por carretera ha reducido sus emisiones de CO<sub>2</sub> por unidad de transporte (t x m) en un 26%, mientras que el marítimo lo ha hecho en un 70%.

### Retos de los próximos 10 años

#### – Un mercado en expansión con una competencia global creciente

Con la introducción del *tonnage tax* y de bonificaciones sobre las cargas fiscales de los marinos, las navieras europeas se han transformado en compañías logísticas aún más sofisticadas. Han demostrado que es posible beneficiarse de la globalización y que son empleadores atractivos al ofrecer carreras profesionales internacionales a los marinos. Sin embargo, otros núcleos marítimos, como Singapur, Dubai, etc., ofrecen condiciones de negocio aún más atractivas.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

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

Por otra parte, la UE ha decidido unilateralmente retirar la exención por categoría respecto de las normas de la competencia que se aplicaba a las conferencias marítimas. Se desconocen todavía sus consecuencias para la competitividad de la flota mercante europea.

#### – Evitar el regionalismo y el proteccionismo

El transporte marítimo es un sector internacional y, como tal, necesita normas globales. Sólo éstas (elaboradas a través de organismos como la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo y la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional) permiten asegurar que todos los buques cumplan las mismas normas, independientemente de su bandera, y garantizar así unas reglas de juego uniformes a nivel global. La aplicación de normas regionales a los buques abanderados en la UE pone a nuestros buques en desventaja competitiva en el mercado internacional. La adopción de normas regionales para proteger el mercado nacional –y los puestos de trabajo nacionales– puede beneficiar al país en cuestión a corto plazo, pero le impedirá también beneficiarse de la globalización.

#### – Profesionalidad marítima

Dentro del sector marítimo, como en cualquier otro, la ventaja comparativa de los países de la UE es la profesionalidad, más que el número de trabajadores. El reto consiste en preservar a una masa crítica de profesionales europeos para conservar y desarrollar el *know-how* marítimo necesaria en todo tipo de buques. El reto no es proteger los puestos de trabajo, sino cubrir los puestos vacantes. Las restricciones en la contratación de profesionales extranjeros sólo restarían atractivo a registrar los buques en países de la UE.

#### – Un transporte de calidad

“Buque mercante registrado en países de la UE” es sinónimo de transporte marítimo de calidad, altos

niveles de seguridad, protección frente a actos ilícitos y protección del medio ambiente. Debe continuar siéndolo y fijarse objetivos medioambientales aún más exigentes pero compatibles con la necesidad de competir en un mercado internacional y que permitan utilizar la calidad como ventaja competitiva.

#### – **Asegurar la implementación uniforme de las normas y su aplicación posterior**

Sigue habiendo países que no ratifican convenios internacionales o lo hacen muy lentamente. Sin éstos, prevalecerán las normas regionales y distorsionarán la competencia. La Unión Europea puede ofrecer asistencia técnica a países en vías de desarrollo, de manera que éstos adquieran antes la información y preparación necesaria para ratificar dichos convenios.

#### – **Una cadena de distribución flexible**

Entre otros aspectos, es importante que las normas promuevan la realización de las inversiones necesarias en puertos y terminales y que los servicios portuarios se adapten flexiblemente a la demanda.

#### – **Desarrollo del Short Sea Shipping**

El *Short Sea Shipping* (SSS) supone ya más del 40% del transporte de carga en el interior de la UE. La flota ro-ro europea es la mayor y más avanzada tecnológicamente en el mundo. Sin embargo, el SSS sigue padeciendo prácticas y procedimientos obsoletos. Las tasas portuarias y otros costes del transporte marítimo también pueden situarle en desventaja competitiva.

### RECOMENDACIONES

#### 1. Competitividad global internacional

El sector naviero europeo se enfrenta a una fuerte competencia procedente de terceros países con registros atractivos y sistemas fiscales especiales. El objetivo

debería ser mantener, para la flota mercante europea, condiciones económicas globalmente competitivas, estables y predecibles, que fomenten el crecimiento del clúster marítimo. Para ello, el grupo recomienda:

- Mantener las Directrices de la Unión Europea sobre ayudas de Estado al transporte

marítimo. Aclarar su ámbito de aplicación, sin olvidar los buques de servicio y de dragado, así como la flexibilidad necesaria sobre los buques fletados por tiempo.

- Evitar medidas sobre abanderamiento o laborales proteccionistas. En el mercado global, sólo se puede lograr que se registren buques en países de la UE y fomentar el empleo haciéndolo atractivo. Medidas proteccionistas tendrían un efecto contrario.
- Controlar las consecuencias de la existencia de normas sobre la competencia no uniformes en los diferentes países.

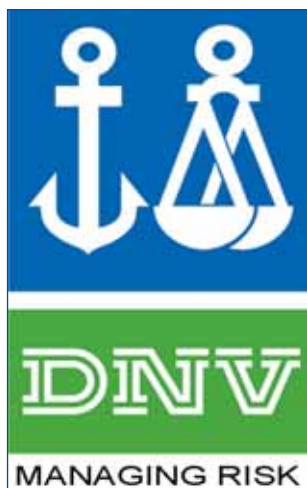
#### 2. Libre comercio

La flota mercante europea depende de que el acceso a los mercados de transporte marítimo sea abierto y libre. Hoy en día existe en general un libre acceso a estos mercados.

- La UE debería consolidar esta situación alcanzando más acuerdos bilaterales comerciales y marítimos con terceros países.
- Un posible futuro acuerdo en la Organización Mundial del Comercio debería incluir también el transporte marítimo, siempre que estén vinculados un número importante de países, incluidos los mercados de mayor crecimiento.
- La UE debe estar atenta a posibles tendencias a subsidios y patrocinios estatales a las empresas navieras, así como a medidas proteccionistas en otros países.

#### 3. Normas internacionales

- El transporte marítimo es un negocio global y sólo debería regirse por normas globales.
- Cualquier nueva normativa marítima, y sobre seguridad y medio ambiente marítimos, debería elaborarse en la OMI y basarse en una necesidad probada, de manera que no supongan cargas superfluas a los armadores de calidad. Se debería poner especial énfasis en la aplicación de las normas existentes. Habría que considerar procedimientos para acelerar la adopción y entrada en vigor de las normas.
- Las normas sobre el transporte marítimo deberían basarse en objetivos y permitir ventajas competitivas técnicas que faciliten el desarrollo y la innovación.
- La UE debería promover la ratificación voluntaria de los convenios internacionales por parte de los Estados de bandera, o si no, Directivas que establezcan que la ratificación de los convenios internacionales y la notificación de los mismos es suficiente para cumplir una Directiva.



- Los Estados miembros de la UE y la Comisión Europea deberían cooperar, recurriendo a su capacidad respectiva y a sus contactos con terceros países, para lograr una influencia máxima en la OMI.

#### 4. Una flota mercante de calidad

- Se deberían desarrollar y apoyar nuevas normas de la OMI sobre cambio climático que se apliquen a todos los buques independientemente de su bandera. El marco del acuerdo de Kyoto no constituye una alternativa, ya que el 75% de la flota mundial está registrada en países no sujetos a la regulación efectiva de Kyoto (no incluidos en el Anexo 1).
- La UE debería iniciar una “Campaña por una Flota Mercante de Calidad”, reforzando normas sobre seguridad y medio ambiente existentes y promoviendo mecanismos e incentivos para recompensar a armadores de calidad y disuadir a los de calidad inferior. Un aspecto clave en relación con esto es lograr que los Estados de bandera y con puertos estén a la altura de su responsabilidad y vigilen con rotundidad a armadores de calidad inferior, así como difundir, en terceros países las buenas prácticas de la UE sobre la Administración del Control por el Estado del Puerto.
- Los esfuerzos de la UE deberían dirigirse a asegurar una aplicación consistente y uniforme de las normas de la Unión.
- EMSA está bien preparada para tomar un papel cada vez más activo, dentro de la UE, en el Control por el Estado del Puerto.
- La UE debería desarrollar la utilización del transporte verde, con el objetivo de diferenciar los servicios de transporte marítimo de la UE y proporcionar una ventaja competitiva.

#### 5. Desarrollar la profesionalidad marítima europea

Las navieras europeas compiten con empresas extranjeras y otros sectores por reclutar el personal cualificado que se precisa para ocupar los variados puestos de trabajo en tierra y en mar. Para asegurar en la UE la disponibilidad en la UE de los profesionales marítimos necesarios, el grupo recomienda lo siguiente:

- Asegurar que las empresas navieras sean capaces de competir en el mercado global, es decir, mantener las directrices sobre ayudas de Estado para el transporte marítimo.
- La contratación internacional tiene una importancia clave para la competitividad de las compañías navieras europeas. Se debería evitar imponer requi-

sitos de nacionalidad a los marinos y oficiales para trabajar a bordo de buques registrados en países de la UE que operan en tráficos internacionales. El objetivo es fomentar que una masa crítica –no el número como tal– de oficiales europeos para preservar el *know-how* marítimo europeo a bordo de los buques y en tierra, por ejemplo en los departamentos técnicos de las navieras.

- Los países de la UE y del Área Económica Europea (EEA) deberían intercambiar información de sus mejores experiencias sobre campañas para atraer a los jóvenes a la vocación marítima, sobre programas de formación para atraer a licenciados hacia una carrera profesional en puestos de responsabilidad en tierra dentro del sector marítimo, y sobre cooperación internacional en formación y contratación.
- Desarrollar programas universitarios atractivos e instituciones educativas que desarrollen los conocimientos marítimos técnicos y de gestión necesarios en el futuro. Se debería promover la cooperación y el intercambio de programas entre instituciones educativas marítimas a nivel nacional y europeo.
- Desarrollar planes de formación para que los subalternos se conviertan en oficiales.
- Promover la imagen y las ventajas del transporte marítimo en la sociedad europea en general.
- Proteger a los capitanes y oficiales ante su exposición cada vez mayor a detenciones así como a multas y sentencias de encarcelamiento potencialmente draconianas. La UE debería promover un trato justo a la gente de mar en todos los puertos del mundo, así como la entrada en vigor del nuevo convenio laboral marítimo y las normas de la OIT sobre los documentos de identidad de marinos. Se deberían contemplar medidas de protección contra actos de piratería.
- Asignar más fondos a la investigación relacionada con el transporte marítimo y asegurar que los resultados de investigación y desarrollo estén bien orientados a las necesidades del sector.

#### 6. Una cadena logística flexible

- Cualquier mejora prevista de la protección frente a actos ilícitos



Miembros del grupo que ha elaborado este informe:

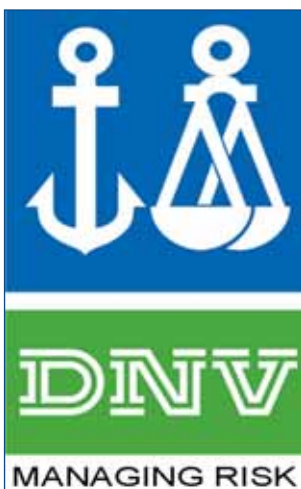
- Knud Pontoppidan, Presidente de A.P. Möller - Maersk A/S (rapporteur) – Dinamarca
- Leo Delwaide, ex Presidente del puerto de Amberes (rapporteur) – Bélgica
- Emanuele Grimaldi, Presidente de Grimaldi Lines (rapporteur) – Italia
- Detthold Aden, Presidente de BLG Logistic Group – Alemania
- John Coustas, Presidente de Danaos Corporation – Chipre
- Cecilia Eckelmann-Battistello, Presidenta de Contship Italia, Eurokai – Italia
- Nikos Efthymiou, Presidente de la Asociación de Navieros Griegos – Grecia
- Elisabeth Grieg, Presidenta de Grieg Shipping Group – Noruega
- Philippe Louis-Dreyfus, Presidente de Louis Dreyfus Group – Francia
- Dagfinn Lunde, Presidente de DVB Bank AG – Alemania
- Brian Orell, Presidente de la Asociación de Marineros del Reino Unido, OBE – Reino Unido
- Marnix van Overklift, Presidente de Seatrade Group – Holanda

ritos en el ámbito marítimo debería ser efectiva y tener en cuenta iniciativas similares tomadas en todo el mundo, de forma que el sector no resulte perjudicado por la existencia de normas regionales diferentes.

- La política portuaria de la UE debe construirse teniendo presente el objetivo de clarificar las normas sobre ayudas de Estado y sobre medio ambiente, para evitar litigios y asegurar que los puertos no acumulen retrasos. Se debe mantener un clima en el que la inversión sea segura y predecible, preservando la libertad de negociación entre autoridades portuarias y proveedores de servicios.
- Dar prioridad a las inversiones en puertos y sus accesos.

- Asegurar una libertad de mercado efectiva para los servicios portuarios, especialmente en lo referente a servicios auxiliares, y evitar normas laborales proteccionistas en los puertos.

- Vigilar la evolución de la legislación en países vecinos para evitar una competencia desleal basada en subsidios.



## 7. Fomentar el uso del SSS

Con el objetivo de incrementar la cuota de mercado del transporte por mar de cargas en la UE, el grupo recomienda:

- Simplificar los trámites administrativos, de forma que no perjudiquen más al transporte marítimo que a otros modos.
- Analizar las consecuencias de introducir normas especiales sobre el contenido de azufre en el combustible utilizado en el *Short Sea Shipping*, para evitar un retroceso en la política de reequilibrio modal que devuelva cargas del mar a la carretera.
- Aprender de las experiencias financiadas por el Programa Marco Polo y la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T, Autopistas del Mar) y promover soluciones innovadoras.
- Evitar interferir con la evolución del mercado imponiendo artificialmente indicadores de calidad, una concentración forzada de las cargas y medidas similares.
- Orientar las nuevas iniciativas hacia los cargadores, para que les resulte atractivo elegir un transporte multimodal que incluya un trayecto por mar.
- E-shipping. Se está desarrollando rápidamente, lo que permite reducir costes de intermediación y aumentar la competitividad del sector. Seguirá haciéndolo en el futuro, siempre que los trámites por vía electrónica de aduana y flete (e-aduana e e-fletes) sigan desarrollándose.

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.