

# Tribuna Profesional

## RESUMEN DEL INFORME ANUAL 2008-2009 DE ECSA (EUROPEAN COMMUNITY SHIPOWNERS' ASSOCIATIONS)

El Presidente, Vicepresidente y Secretario General de ECSA, Marnix van Overkift (Holanda), Juan Riva (España) y Alfons Guinier (Bélgica), respectivamente, presentaron el pasado 22 de septiembre, en Bruselas, el Informe Anual 2008-2009 que acaba de publicar la organización de las asociaciones europeas de empresas navieras. A continuación se resumen los principales aspectos de este documento.

### El transporte marítimo europeo en un mercado global

Desgraciadamente, los temores sobre las turbulencias de los mercados financieros que expresamos en septiembre de 2008, con motivo de la presentación de nuestro informe anual anterior, 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 está resultando para el transporte marítimo incluso mucho más grave de lo que esperábamos.

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.

Se debe poner orden en el sector bancario y se debería evitar la especulación en la construcción de buques para los que no existe una necesidad económica. Al mismo tiempo, abogamos por la financiación de proyectos saneados y del comercio mismo.

El transporte marítimo europeo 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.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



### Política de Transporte Marítimo de la UE 2009-2018

#### *Una estrategia de transporte marítimo para el próximo decenio*

La Comunicación de la Comisión Europea sobre política de transporte marítimo, anunciada en 2008, fue publicada en enero pasado. Este completo documento de estrategia se refiere a un amplio abanico de elementos básicos, como la competitividad del transporte marítimo europeo en los mercados globales, los recursos humanos, la profesionalidad marítima, el transporte marítimo de calidad como ventaja competitiva clave, la colaboración en el escenario internacional, la explotación de todo el potencial del transporte



De izda. a dcha.: Juan Riva, Vicepresidente de ECSA; Marnix van Overklift, Presidente; y Philippe Louis-Dreyfus, anterior Presidente.

marítimo de corta distancia para las empresas y los ciudadanos en Europa, así como el liderazgo europeo en investigación e innovación marítimas.

ECSA ha acogido favorablemente esta estrategia de transporte marítimo. 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 actual posición de liderazgo global del transporte marítimo europeo se debería mantener mediante un marco operativo apropiado, basado en las directrices sobre ayudas estatales, que se deben mantener durante un periodo más largo periodo.

### Recursos humanos y profesionalidad marítima

El documento de estrategia de transporte marítimo 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.



Esta cuestión también se trata en el Diálogo Social entre ECSA y ETF (European Transport Workers Federation). Los agentes sociales debaten además sobre otros asuntos, como sanidad, seguridad, piratería, la revisión

del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia (STCW) y fatiga, que están siendo objeto de un estudio financiado por la UE. Como continuación al citado Libro sobre Estrategia, a finales de este año se creará un Grupo de Trabajo para encontrar un equilibrio entre las condiciones laborales de los marinos y el mantenimiento de la competitividad del sector marítimo europeo. Es evidente que se debe tener en cuenta el carácter global del transporte marítimo. La ratificación del Convenio Laboral Marítimo de la Organización Internacional del Trabajo contribuirá a crear un terreno de juego global.

### Seguridad y medioambiente

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 octubre de 2008 se acordaron en la OMI nuevas enmiendas al Anexo VI de MARPOL sobre contenidos de azufre de los combustibles marinos. A nivel comunitario, la Comisión está llevando a cabo la revisión de la Directiva europea sobre esta misma materia. Se han destacado varios problemas, en particular el grave riesgo de un trasvase modal del buque a la carretera si se hace obligatorio que los buques utilicen combustibles con un contenido máximo de azufre del 0,1% en las Zonas de Control de Emisiones (ECAs) a partir de 2015.

Respecto a las emisiones de CO<sub>2</sub>, todas las miradas se dirigen a la Conferencia de la ONU que tendrá lugar en Copenhague en diciembre de 2009. Aunque se

están desarrollando medidas técnicas para reducir aún más las emisiones de carbono procedente de buques, la atención del público en general se centra principalmente en los llamados Instrumentos de Mercado (MBIs, en sus siglas inglesas). Tras un análisis minucioso de este asunto, ECSA no ha manifestado preferencia por un MBI específico. Sin embargo, ha quedado claro que el transporte marítimo, por tratarse de una actividad global, requiere una solución global, siendo el foro natural para alcanzarla la Organización Marítima Internacional. Tampoco se debe olvidar que, a lo largo de los años, el sector ha realizado muchos esfuerzos para reducir el consumo de combustible y las emisiones asociadas de CO<sub>2</sub>.

### Protección frente a actos ilícitos – Aduanas

Durante todo el año pasado se debatió sobre un régimen europeo de declaración anticipada para todas las mercancías transportadas por mar.

Sin embargo, la revisión de la legislación original de la UNE Comunidad sobre esta materia ha llevado más tiempo de lo previsto y los sistemas electrónicos necesarios para cumplir las obligaciones contenidas en la legislación no pudieron ponerse en práctica en el plazo acordado en el Reglamento 1875/2006, es decir, antes del 1 de julio de 2009. Se decidió, por tanto, retrasar una parte esencial de este régimen, especialmente la aplicación obligatoria de la llamada declaración sumaria de entrada y salida, hasta el 31 de diciembre de 2010.

### 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. La presencia de la NAVFOR de la UE y de buques de guerra de otros países ha reducido la piratería en esta región. En particular, el intercambio de información entre la NAVFOR de la UE y otras fuerzas militares navales, como las de la India, China, Japón y Rusia, está permitiendo una mejor coordinación. Se debería seguir fomentando la cooperación entre las diferentes fuerzas militares navales.

Se entiende que un punto clave para luchar contra la piratería en esta zona es mejorar las condiciones de vida y normalizar el gobierno de Somalia. La Conferencia de la Comisión Europea y de las Naciones Unidas sobre donaciones, celebrada en Bruselas los pasados 22 y 23 de abril de 2009, forma parte de los esfuerzos constantes para apoyar el camino hacia una situación normalizada.

A pesar de la presencia de fuerzas militares navales en esta zona, la problemática de la piratería 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. Proyectos como el Marco Polo y las Redes Transeuropeas de Transporte (Autopistas del Mar) contribuyen a consolidar el papel del transporte marítimo de corta distancia en la cadena logística.

Con vistas a la revisión de la normativa que regula las Redes Transeuropeas de Transporte, 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. Esperamos que las nuevas Redes Transeuropeas tengan esto en cuenta.

El proceso de construcción de un Espacio Marítimo Europeo sin Fronteras es largo y, a menudo, se hace más complejo de lo que es en realidad. Los debates se centran ahora en medidas a corto plazo, en particular en un “régimen de servicio marítimo regular autorizado”. Mientras que la idea original de la Comisión Europea era abolir este régimen especial, existe ahora un acuerdo de principio para mantenerlo pero simplificarlo, ligándolo a la compañía naviera en lugar de al buque. Además, el intercambio de información entre las aduanas y la compañía naviera en “régimen de servicio marítimo regular autorizado” se realizaría electrónicamente y una compañía naviera sólo tendría que comunicar los cambios a una única aduana.

ECSA espera que el resultado de la Comunicación de la Comisión sobre el Espacio Marítimo Europeo reduzca finalmente de forma significativa las trabas administrativas para las mercancías transportadas dentro de la UE.

### La UE en el terreno internacional

Un contexto de libre comercio es esencial para el transporte marítimo como industria global. Como se ha mencionado anteriormente, la crisis económica y financiera hacen que resulte aún más importante observar con atención y oponerse a cualquier forma de medidas proteccionistas.

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.

## Reglas de Rotterdam

### *La importancia de una normativa internacional*

Recientemente, la atención se ha dirigido al nuevo Convenio UNICITRAL de la ONU, conocido como Reglas de Rotterdam, que se firmaron en esta ciudad el pasado 23 de septiembre, tras unas largas negociaciones que comenzaron en 2002 y que 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.

ECSC cree que las Reglas de Rotterdam representan la última ocasión para disponer de un régimen armonizado a nivel global de responsabilidad sobre transporte de mercancías y reducir el conflicto legal entre varias jurisdicciones por todo el mundo. La legislación regional es incompatible con las industrias globales y se deberían detener las tentativas de reavivar semejantes ideas.

Sobre esta base, ECSC ha pedido a los estados, incluidos los miembros de la UE, que ratifiquen lo antes posible este nuevo Convenio.

### Derechos de los pasajeros

ECSC ha estudiado la propuesta de la Comisión 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 un enfoque de "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. Es crucial que las



personas con movilidad reducida faciliten información sobre sus necesidades en el momento de la reserva para responder a sus peticiones adecuadamente durante su viaje.

También es importante que el operador de cruceros tenga la capacidad de evaluar si el transporte de un pasajero puede poner en riesgo la salud y la seguridad de esa persona.

Este y otros puntos concretos se vienen poniendo de manifiesto por ECSC tanto en el Parlamento Europeo como en el Consejo durante el proceso legislativo.

### Agenda prevista

Este breve vistazo al Informe Anual de ECSC muestra que algunos asuntos claves están en la agenda para los próximos meses, especialmente las emisiones procedentes de los buques y el desarrollo del documento de Estrategias de Transporte Marítimo 2009-2018.

En los próximos meses también 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. Como queda dicho, la ya mencionada estrategia sobre transporte marítimo para 2009-2018 ha formulado unos buenos principios. 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 ECSC completo, en formato PDF, se puede descargar en [www.ecsa.be/annualreport2009.asp](http://www.ecsa.be/annualreport2009.asp)**

