

¿Es viable una flota Comunitaria competitiva?

Pedro J. Baena*

UNA SITUACION CRITICA

La flota comunitaria se halla en una preocupante situación, con una espectacular recesión con respecto a la capacidad de tonelaje absoluta y a la participación en la flota mundial, envejecimiento, pérdida progresiva de la ventaja competitiva que supone la innovación tecnológica, y descenso del nivel de empleo.

Razones que han llevado incluso a dudar sobre la conveniencia de una flota comunitaria, dudas que si bien disipadas por la Comisión de las Comunidades Europeas, le hace afirmar la necesidad de atajar la tendencia regresiva mediante una política activa.

MEDIDAS POSITIVAS COMUNITARIAS

La Comisión marcó las bases garantizadoras de la competencia libre y leal en el mercado mundial del transporte marítimo, mediante la puesta en práctica de los Reglamentos adoptados el 22 de Diciembre de 1986. Conjunto de medidas que se quieren complementar con las propuestas al Consejo, mediante la comunicación de 3 de Agosto de 1989, creación de un registro comunitario de buques «EUROS» y navegación bajo pabellón comunitario; definición común de armador comunitario; aplicación del principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados Miembros. Además de la recomendación para mejorar la eficacia del control de los buques por el Estado del Puerto en la Comunidad.

Instrumentos a los que acompañan manifestaciones referentes a la clarificación del planteamiento respecto a medidas financieras y fiscales adoptadas por los Estados Miembros; armonización y normalización técnica y transferencia de buques entre países comunitarios; supresión de restricciones al cabotaje, clarificación de la situación de los consorcios, mejora de condiciones de trabajo, programas de formación y reciclaje, reconocimiento mutuo de títulos; entre otros.

Los Consejos de Ministros de Transportes celebrados los días 4 y 5 de diciembre de 1989 y 29 y 30 de marzo de 1990, constataron las diferencias entre los Estados Miembros respecto a las propuestas presentadas. No obstante, el Consejo demuestra su preocupación al alentar a la Comisión a proseguir sus trabajos en el sector y solicitarle una propuesta de Reglamento en materia de consorcios, así como respecto al reconocimiento mutuo de normas técnicas relativas al equipamiento de buques y de títulos y diplomas expedidos por los Estados Miembros, además de invitarle a que tome toda iniciativa útil en materia de transporte marítimo de ayuda alimentaria. Aspectos todos ellos de los que se espera una clarificación en la reunión del Consejo de Ministros de transportes a celebrar en el mes de junio próximo.

EL SEMINARIO ORGANIZADO POR EL IEEM

En este momento crucial para la definición de la política comunitaria el Instituto Europeo de Estudios Marítimos (IEEM) organi-

* Director del Area Comunitaria
Instituto Europeo de Estudios Marítimos



zó, con el patrocinio de la Empresa Nacional EL CANO de la Marina Mercante, S.A. y la Compañía Trasatlántica Española, S.A., el Seminario titulado. **¿ES VIABLE UNA FLOTA COMUNITARIA COMPETITIVA?.**, en el Salón de Actos del Ministerio de Transportes, sito en la madrileña plaza de San Juan de la Cruz, el pasado 25 de Mayo.

Con una sala repleta de directivos de las principales compañías navieras y expertos del sector, fue abierto con unas palabras del Subsecretario del Ministerio de Transportes, D. Emilio Pérez Touriño, a las que siguió la primera ponencia de la mañana dictada por D. Eduardo Peña Abizanda, Director General de transportes de la Comisión de las Comunidades Europeas.

LAS MEDIDAS POSITIVAS COMUNITARIAS: INCERTIDUMBRE Y ESPERANZA

Eduardo Peña tituló su conferencia. «Las medidas positivas comunitarias: entre la incertidumbre y la esperanza», del mismo merece destacarse el importante esfuerzo comunitario y su apuesta por una flota comunitaria competitiva, y la calificación de las medidas propuestas el 3 de agosto al Consejo como fruto de la conjugación de los siguientes objetivos: 1. principios de competencia libre y leal; 2. eficacia frente a la crisis del sector; 3. inmediatez; 4. no generación de divergencias entre las políticas de Estados miembros; 5. mantenimiento del empleo; 6. cumplimiento de los convenios OMI y OIT; 7. satisfacción de los intereses de cargadores y usuarios; 8. adecuación a las posibilidades financieras y presupuestarias de los Estados miembros.

El Director General comunitario, por lo demás, defendió el proyecto «EUROS» como modo de evitar la proliferación de segundos pabellones, recalando la no renuncia a los niveles alcanzados por los trabajadores comunitarios.

EL ANTEPROYECTO DE LEY DE ORDENACION DE LA MARINA MERCANTE

El Director General de la Marina Mercante, D. Rafael Lobeto Lobo presentó el anteproyecto de Ley de ordenación de la Marina Mercante en su conferencia titulada. «El anteproyecto de ley de ordenación de la Marina Mercante: Apuesta por un futuro más racional y competitivo».

De sus palabras merece destacar su apuesta por el sector y su bienvenida a las «medidas positivas» propuestas por la Comisión, así como la importancia del texto presentado, que pretende ser un instrumento de renovación profunda de las viejas estructuras hacia una Administración marítima civil, profesional y moderna. Texto para el que pidió la colaboración de todos los integrantes del sector mediante una crítica constructiva que logre encajar cada pieza del complejo entramado marítimo en su sitio.

LAS AYUDAS FINANCIERAS A LAS NAVIERAS

El Consejero Delegado de la Sociedad Estatal de Planes de Via-

bilidad, D. José Ramón Fernández Antonio, tituló su intervención «Las ayudas financieras a las compañías navieras: el final de una época», en ella remarcó el impacto que supuso para España el ingreso a las Comunidades Europeas, y analizó la función de los planes de viabilidad. Planes de viabilidad cuyas bases cuentan con el beneplácito comunitario y que pretenden ser el resorte que las navieras españolas necesitan para afrontar el reto competitivo actual.

Tras un análisis de las distintas experiencias de segundos registros, expresó su confianza en que con la clasificación de los tráfic- os intracomunitarios no se permitan tripulaciones que trabajen en condiciones extrañas a los estándares comunitarios.

Por fin, transmitió su confianza en el establecimiento de un marco general que corrija temporalmente las desventajas de los navieros comunitarios frente a las banderas de conveniencia, todo ello hasta la aparición de exigencias mayores de calidad y seguridad, que suponga el nacimiento de un nuevo sector de mercado en el que debería especializarse la flota comunitaria.

LA EJECUCION DE LA PRIMERA FASE DE LA POLITICA MARITIMA COMUNITARIA

Tras la reanudación de las sesiones por la tarde Mr. Balthazar Heldring, Principal Administrador de la Comisión (DG VII) presentó su ponencia «La primera fase de la política marítima comunitaria: Su ejecución por los Estados miembros en la actualidad». En ella hizo un detallado análisis de los principales hitos de la ejecución del llamado «Brussels package» o decisión común frente al Código de Conducta de la UNCTAD, y de los cuatro Reglamentos del Consejo aprobados el 22 de diciembre de 1968.

Dijo que los países miembros están cumpliendo las obligaciones adquiridas en los mismos y analizó supuestos concretos como el acuerdo bilateral Argelia/Italia de tráfico regular, el asunto EU-ROCORDE que suponía un acuerdo entre conferencias y «outsiders», el asunto Hyundai con imposición de derechos correctores por prácticas restrictivas de la competencia, y la postura comunitaria ante las dificultades de salvaguarda del libre acceso al tráfico transoceánico con países de África central y occidental.

TRANSFERENCIA DE BUQUES

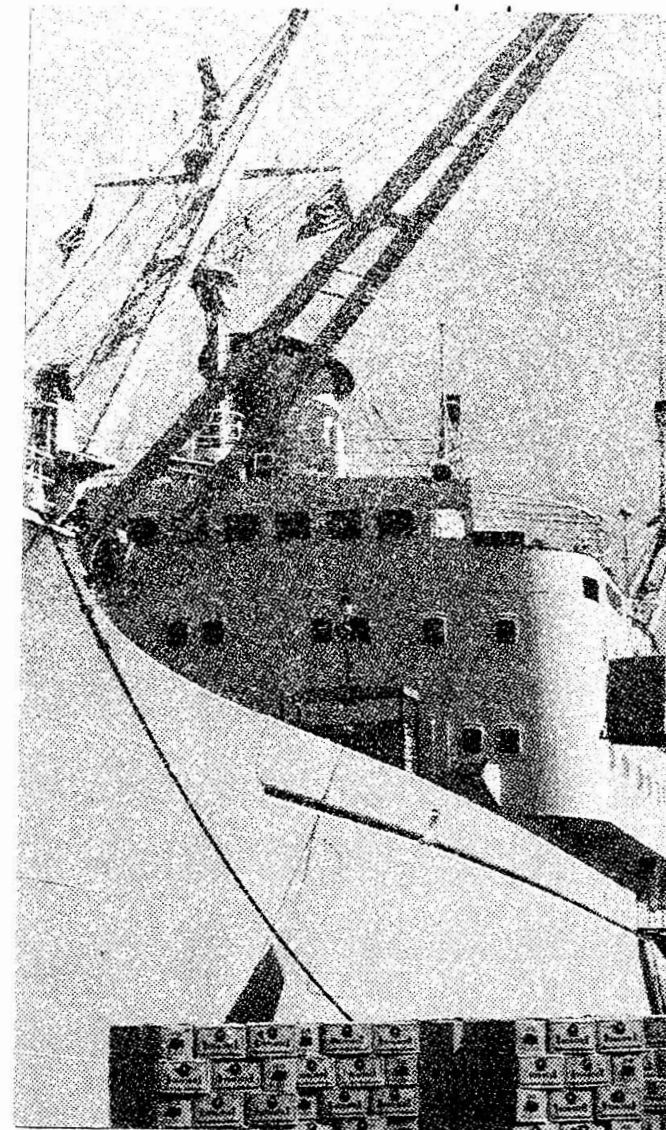
El Director y Chief Ship Surveyor de la sociedad Lloyd's Register of Shipping, Mr. J.G. Beaumont mantuvo la ponencia titulada «La transferencia de buques entre los Estados Miembros de la Comunidad y los problemas asociados de armonización y estandarización técnicas».

Frente a la intención de la Comisión de facilitar tales transferencias recaló la necesidad de dar previa respuesta a interrogantes como los siguientes ¿quién establecería los standards?, ¿quién los pagaría?, ¿cómo se vigilaría la no obsolescencia de los mismos?, ¿será internacionalmente aceptada la capacidad de quienes determinaron los standards?

Y concluyó expresando la necesidad de que dentro de la Comunidad se produzcan transferencias de buques con menos impedimentos técnicos que en el resto del mundo, sin que suponga rebajar los standards de seguridad.

LA VISION DE LOS ARMADORES EUROPEOS

El Presidente del Comité de la Asociación de Armadores de las Comunidades Europeas (CAACE), Mr. Michelle Lacalamita pronunció la conferencia titulada «La política marítima comunitaria en el ámbito de la industria marítima mundial».



En ella expresó los importantes esfuerzos inversores con el objetivo de mejorar la calidad de servicios y costes que están haciendo los armadores europeos, y que a pesar de esto sus precios siguen sin ser competitivos frente a los de otros países.

Por eso, si bien dio la bienvenida a la acción comunitaria la considera insuficiente, recalando que el registro «EUROS» propuesto no contiene los atractivos deseados por los empresarios, que son la adopción de medidas fiscales, sociales y financieras, y que las ventajas a él ligadas: liberalización del cabotaje y transporte de ayuda alimentaria, tienen un tratamiento inadecuado.

INTERVENCION DEL COMISARIO DE TRANSPORTES

En la clausura del acto los Sres. Karel Van Miert y José Barri- nuevo, Comisario de Transportes de las Comunidades Euro- peas y Ministro de Transportes español, repectivamente, hicie- ron sendas intervenciones.

El Comisario Van Miert, en su primera estancia en España, re- marcó el buen ritmo de la ejecución de las medidas de política marítima comunitaria lo que ha supuesto una estimulación del transporte marítimo.

Respecto a las «medidas positivas» presentadas recientemente, dijo que si bien la solución óptima no es fácil son receptivos a propuestas de «dar más cuerpo» al Registro comunitario «EU- ROS», y el mismo Sr. Sarlis, «rapporteur» de la Comisión en el Parlamento, ha incluido en su informe una serie de medidas fis- cales, financieras y laborales para potenciarlo.

PALABRAS DEL MINISTRO DE TRANSPORTES

El Ministro de Transportes, D. José Barrionuevo clausuró el se- minario destacando que la política marítima española, está orientada al mantenimiento de una flota española, tripulada por españoles o nacionales de los Estados miembros de la CEE, que sea capaz de operar en condiciones de competitividad frente a terceras banderas con alto niveles de seguridad marítima y sin menoscabos ecológicos.

En el contexto remarcó la importancia del anteproyecto de ley de ordenación de la Marina Mercante presentado, y del nuevo rum- bo que supone la aprobación formal comunitaria de los planes de viabilidad.

Concluyó en su exposición respondiendo afirmativamente a la pregunta que titula el seminario y expresando la apuesta de la Administración porque así sea, pero recordó que cada parte debe, también, asumir su papel seriamente, como lo está ha- ciendo la Administración.

Tras esta palabras quedó clausurado un Seminario exitoso por el extraordinario plantel de ponentes, la decisión en el tratamiento de los temas más críticos y la importante acogida. Seminario, que será publicado íntegramente en un número especial del Bo- letín del IEEM.