

EL COMERCIO MARÍTIMO EN LA UNIÓN EUROPEA

POR GONZALO SIRVENT ZARAGOZA

Introducción

La Unión Europea es el mayor ente comercial del mundo. Con una población de 370 millones de habitantes genera un PIB de 4,5 billones de ECUs, ligeramente superior al de EEUU y muy por encima del de Japón. Por su parte, las exportaciones extracomunitarias —esto es, sin tener en cuenta las que se efectúan entre países de la Unión— suponen prácticamente la cuarta parte de las exportaciones mundiales y el 18% del PIB comunitario, frente a un 16% en el caso de EEUU.

Dado que el 90% del comercio exterior de la Comunidad tiene lugar por mar, resulta evidente la enorme importancia del medio marino para mantener las vías de comunicación entre Europa y el resto del mundo así como, en menor medida, las del comercio interior y, en definitiva, el funcionamiento de los engranajes de las economías de sus quince Estados miembros.

Si se tiene en cuenta que el comercio internacional no cesa de aumentar y que la implantación del EURO supondrá una mayor flexibilidad y estímulo para comerciar no sólo dentro de la Unión Europea —donde el comercio marítimo interno también alcanza cifras considerables—, sino entre ésta y el resto del mundo, resulta claro que la importancia del transporte marítimo irá en aumento en los próximos años y, por tanto, la de la flota mercante europea y la del amplio abanico de empresas asociadas a la actividad comercial marítima. Además, el futuro marítimo de Europa se desarrollará,

cada vez más, en un entorno de fuerte rivalidad mundial; de ahí que la competitividad de las empresas de este gran sector sea un objetivo clave a promocionar mediante una adecuada política marítima.

El comercio marítimo en el mundo

El 70% de la superficie terrestre está cubierta por los mares y un porcentaje similar de la población mundial vive a muy escasa distancia de la costa. Por lo tanto, el mar es la vía natural de comunicación entre las principales ciudades, regiones industriales y países. Asimismo, cuando se dispone de rutas o medios alternativos de transporte —lo que no siempre es el caso—, los buques constituyen el medio más barato y menos contaminante de los existentes. Como consecuencia de todo ello, las rutas marítimas son las principales arterias por las que discurre el comercio internacional, haciéndolo por ellas el 80% del tonelaje total de las mercancías intercambiadas en el mundo.

Estos intercambios han crecido a un ritmo promedio del 6% anual durante los últimos diez años. Esta cifra indica dos cosas: por un lado, la magnitud considerable de dicho ritmo, al cual el comercio exterior se duplica cada doce años, y, por otro, que éste crece a un ritmo superior al del PIB mundial, lo que hace que los países sean cada vez más interdependientes.

Del total de mercancías exportadas, 4.678 millones de toneladas lo hacen por mar, según las cifras correspondientes a 1995. En dicho año el transporte marítimo experimentó un crecimiento del 3,8% sobre el año anterior, correspondiendo la mayor responsabilidad en este aumento a los tráficó de mineral, grano, carga general y contenedores, permaneciendo más estables otros tráficó como el de petróleo y productos derivados. En particular, el transporte de contenedores viene creciendo a un ritmo muy elevado en los últimos años, del orden de un 20% anual.

Para llevar a cabo toda esta actividad comercial, la flota mercante mundial está formada por unos 80.000 barcos, con un tamaño promedio en torno a 7000 TRB, de los cuales un 30% son petroleros, otro 30% graneleros y un 40% buques diversos, entre los que destacan los de carga general y los portacontenedores. Entre estos últimos debe reseñarse que desde hace escasos años se están construyendo barcos capaces de transportar 6000 contenedores de 20 pies (TEUs), de los cuales treinta y nueve se encontraban ya navegando en 1997. Esta capacidad de carga en un sólo buque era realmente impensable hace muy poco tiempo. Estas gigantescas pla-

taformas necesitan operar en puertos dotados con una potente infraestructura de carga-descarga, almacenamiento y enlace con otros buques y modos de transporte.

La tendencia a construir buques cada vez mayores se encuentra en realidad presente en la mayoría de los tipos de barcos, tal y como ha podido apreciarse en los últimos años, siendo muy frecuentes aquellos que calan más de catorce metros y, en el caso de los superpetroleros, hasta veinte o más. En consecuencia, cuanto mayores sean las características físicas de los puertos (número y tamaño de los muelles, profundidad de dragado, tamaño de las bahías o radas próximas a ellos y sus instalaciones en tierra), en mejores condiciones para competir se encontrarán.

Por otra parte, los barcos hoy en día están en la mar la mayor parte del tiempo y, por el contrario, las estancias en puerto son cada vez menores. Se impone, como consecuencia de todo ello, dotar a los puertos de modernos y potentes medios de carga y descarga (hoy en día un portacontenedores en un puerto bien equipado puede cargar o descargar del orden de cien contenedores en una hora), así como de unos magníficos enlaces intermodales. Ello lleva consigo un concepto más amplio de puerto, no sólo en lo referente a sus industrias próximas, sino a la infraestructura de interconexión con otros medios de transporte. De hecho, hoy en día la mejora de los medios de transporte terrestre y fluvial hace que éstos complementen en muchos casos al transporte por mar y que se constituyan en los puertos importantes núcleos intermodales.

Pues bien, las principales rutas marítimas mundiales de hoy se condensan en cuatro grandes grupos: las rutas interasiáticas, las que se desarrollan entre Asia y EEUU, entre Asia y Europa y, finalmente, entre EEUU y la Unión Europea. Tradicionalmente, las que afectan a Europa siempre fueron muy importantes, dadas la alta densidad de población europea y su elevado grado de desarrollo económico. Hoy en día, sin embargo, las derrotas internas de Asia y las de Asia con EEUU están desarrollándose con un fuerte ritmo, de forma que más de la mitad del tráfico marítimo mundial actual está relacionado con el continente asiático y que en el año 2000 está previsto que el 48% de dicho tráfico se lleve a cabo entre países de este continente (al menos tales eran las previsiones antes de la reciente crisis en que se ha visto envuelta la zona).

Debe tenerse presente que además de la gran importancia comercial de Japón, un buen número de naciones de Asia llevan una década creciendo

entre un 6% y un 10% anual acumulado y que sus modelos de crecimiento y desarrollo se basan fundamentalmente en la mano de obra barata y en el *comercio*. De hecho, además de los cuatro tradicionales «dragones» (Corea del Sur, Taiwan, Hong-Kong y Singapur), otros países están en los últimos años siguiendo la senda de un fuerte crecimiento, como Tailandia, Malasia e Indonesia, sin olvidar el caso de China y su progresiva apertura a la economía de mercado, en particular en sus provincias *marítimas*. Así por ejemplo, el ritmo de crecimiento del PIB durante 1996 fue de un 6,75% en Tailandia, un 8,8% en Malasia y un 7,8% en Indonesia, mientras que el de China se mantenía por encima del 10%, como viene siendo habitual en los últimos años.

En lo que respecta a la nacionalidad de los armadores de barcos en el mundo, es decir los propietarios de la flota mercante que posibilita esa savia que constituye el comercio marítimo, en primer lugar destaca Grecia, país que controla el 17,3% de la flota mundial, seguida de Japón (12,6%), EEUU (7%), Noruega (6,7%), China (5,1%) y Hong-Kong (4,6%), así como por Rusia, Corea del Sur y los principales países europeos (España, por su parte, controla el 0,5%). En su conjunto, los países que conforman la Unión Europea desempeñan un importante papel, como se verá posteriormente, llegando a controlar ésta, en mayor o menor medida, la tercera parte del tonelaje de la flota mundial.

Debe hacerse hincapié en que los datos anteriores se refieren a las flotas «controladas» por armadores de una determinada nacionalidad. Quiere ello decir, que dichas cifras incluyen tanto los barcos abanderados en esa misma nacionalidad como los matriculados fuera de ella por motivos de conveniencia, algo que como es sabido constituye una tendencia cada vez más asentada. Sin embargo, si catalogamos las principales flotas mundiales por el pabellón que arbolan, se encuentran lideradas por Panamá y Liberia, seguidas por Grecia, Chipre y Bahamas, tal como puede apreciarse en la tabla siguiente. Es decir, que solamente un país comunitario (Grecia) se encuentra situado entre las grandes registros de abanderamiento mundial.

En lo que respecta a los tipos de buques, la flota mundial de petroleros y cargueros está controlada principalmente por armadores griegos, la de buques de pasajeros por Japón y la de portacontenedores por Alemania. Así mismo, es importante el peso de Suecia en la de buques tipo Ro-Ro (carga rodada).

<i>Puesto</i>	<i>País</i>	<i>Miles de tons. GT (*)</i>
1	Panamá	71.992
2	Liberia	59.801
3	Grecia	29.435
4	Chipre	24.653
5	Bahamas	23.603
6	Noruega	21.551
7	Japón	19.913
10	Rusia	15.202
12	EE.UU.	12.761
18	Reino Unido	7.023
46	España	1.619

(*) Datos del LLOYD'S Register correspondientes al año 1995.

El comercio marítimo externo de la Unión Europea

Situación

Vamos a hablar ahora del comercio marítimo de la Unión Europea con el resto del mundo y de la flota mercante europea, tanto en términos de «control» como de «abanderamiento».

Si consideramos el conjunto de las exportaciones e importaciones llevadas a cabo por los países de la Unión Europea, tanto extracomunitarias como intracomunitarias, resulta que Alemania, Francia, Reino Unido e Italia se encuentran situados entre los principales países exportadores e importadores del mundo, en un lugar muy destacado junto con EEUU y Japón. Esto es cierto, pero debe tenerse presente que cualquier estadística de comercio exterior que incluya los intercambios que tienen lugar entre países europeos tiende a abultar considerablemente la importancia comercial de la Unión Europea en la escena internacional —por otra parte muy respetable—, resultando que le corresponde al conjunto de sus miembros, es decir a la UE, cifras de comercio exterior que doblan sobradamente las de EEUU.

Dado que las exportaciones de este país no contabilizan los intercambios comerciales entre sus Estados internos y que la Unión Europea constituye un ente bien definido en el comercio mundial (aspecto éste que se verá considerablemente potenciado con la implantación del Euro), parece lógico aplicar el mismo criterio a Europa. Así pues, comenzaremos por estudiar el comercio *extracomunitario*, es decir entre la Unión Europea y el resto del mundo y, dentro de él, el comercio marítimo.

Pues bien, este comercio alcanza una cifra anual aproximada de 540.000 millones de ECUs (además de otros 758.000 millones de ECUs que corresponden al comercio intracomunitario), frente a una cifra equivalente a 512.000 millones de ECUs en el caso de las exportaciones norteamericanas. Así pues, aún con las consideraciones anteriores, la Comunidad se sitúa por delante de EEUU en cuanto al nivel de sus exportaciones al resto del mundo, aunque a escasa distancia de este país.

Los principales intercambios de la Unión Europea tienen lugar, por este orden, con América del Norte, países en desarrollo (especialmente los de Asia), países europeos occidentales no comunitarios y países de Europa Central y Oriental (PECOS), pudiendo decirse que la balanza comercial con cada uno de estos bloques se encuentra sensiblemente equilibrada. De todo este comercio le corresponde al transporte marítimo el privilegio de embarcar más del 90% de las mercancías intercambiadas.

En lo que respecta a la naturaleza de los intercambios, puede decirse que es de lo más diversa, siendo los capítulos más destacados los siguientes (datos de 1994):

<i>Concepto</i>	<i>Importaciones</i>	<i>Exportaciones</i>
Maquinaria y material de transporte	31,3%	43,2%
Manufacturas diversas	15,9%	13,3%
Manufacturas según mat. prima	15,6%	16,5%
Combustibles	11,7%	2,6%
Productos químicos y derivados	7,5%	13,3%
Productos alimenticios	7,1%	5,4%
Materias en bruto no comestibles	6,9%	1,9%
Bebidas y tabaco	0,7%	1,8%
Otros	3,3%	2,1%

Estas cifras cumplen la tendencia existente en los países de la OCDE, según la cual en torno al 80% del comercio internacional de los países desarrollados está constituido por intercambios entre países de elevado nivel de desarrollo industrial. De estos intercambios aproximadamente la mitad corresponden al comercio intraindustrial, esto es, entre empresas de un mismo sector de la industria, a menudo entre filiales de empresas multinacionales.

Como puede apreciarse en la tabla anterior, los flujos más importantes corresponden a maquinaria, material de transporte y manufacturas expor-

tadas e importadas, seguidos de las exportaciones de productos químicos y derivados. Entre las importaciones destacan las de petróleo, de trascendental importancia estratégica, y también las de materias primas. Entre estas últimas merecen ser citadas, por su importancia, las de los llamados «minerales estratégicos» tales como el cromo, molibdeno, manganeso, vanadio, platino y cobalto. En su mayoría proceden del Cono Sur de Africa (República Sudafricana, Zambia y Zimbawe). Otras, como las de níquel, aluminio y estaño, proceden de fuentes más diversificadas. La importancia de estos suministros para Europa, al igual que la del petróleo, es crucial. Hace ya unos veinte años se publicó en Alemania un informe según el cual una brusca interrupción de los flujos de minerales estratégicos procedentes de Sudáfrica provocaría en aquel país un grave colapso de la industria y 20 millones de parados. El informe es aplicable al conjunto de la Unión Europea, pues su dependencia de las importaciones de estos minerales oscila entre el 80% y el 100%.

Por otra parte, el sector «servicios» está logrando en los últimos años una participación creciente en el conjunto del comercio internacional, suponiendo actualmente en torno a un 50% del total de las transacciones monetarias internacionales. En lo que respecta a este sector, Europa exporta, de nuevo, aproximadamente el doble que EEUU o que el continente asiático si incluimos las transacciones entre países comunitarios y una cifra análoga a la de estos dos grandes bloques comerciales, en el caso contrario.

Pues bien, el desarrollo económico de Europa y su densidad de población hacen de ella uno de los principales centros de generación de comercio marítimo del mundo, tanto proveedor como receptor. En efecto, no sólo la UE es un importante proveedor de productos manufacturados sino que como receptor es un destino importante de las principales rutas marítimas mundiales de petróleo, minerales y contenedores, las cuales descargan importantes cantidades de mercancías en los puertos del continente europeo. En los últimos años destaca el tráfico de contenedores, que está alcanzando un gran desarrollo mundial y que transcurre por el hemisferio Norte, paralelo al Ecuador, formando una especie de gran autopista entre Asia, Europa y América.

En este tipo de tráfico se están desarrollando dos grandes corrientes de flujo de mercancías que parten principalmente de Asia: una hacia la costa oeste de EEUU y otra hacia Europa, vía Canal de Suez, que continua posteriormente hasta la costa este del continente americano. Este fenó-

meno ha hecho que algunos puertos mediterráneos se hayan especializado en este tipo de tráfico y estén adquiriendo una importancia creciente. Precisamente, el puerto de Algeciras hace ya dos años que superó la respetable cifra de un millón de contenedores descargados anualmente, habiéndose convertido en el primer puerto del Mediterráneo en este campo. Actualmente se encuentra muy próximo a alcanzar la cifra de un millón y medio de contenedores descargados anualmente. Algeciras se encuentra magníficamente situado como punto intermedio de descarga hacia toda Europa, desde cuyas instalaciones los contenedores son cargados en otros buques menores que los llevan hasta sus puntos de destino. Además de su situación geográfica, su amplia bahía perfectamente resguardada del mal tiempo y sus instalaciones hacen de él un puerto con grandes posibilidades. El tráfico de contenedores en España también se está desarrollando de forma notable en Barcelona y Valencia.

Sin embargo, de las dos grandes fachadas de Europa —la Atlántica y la Mediterránea—, los principales puertos se encuentran en la primera: Rotterdam, Amsterdam, Amberes, El Havre, etc. Estos puertos alimentan a la parte de Europa más desarrollada y con mayor industria. Destaca especialmente el puerto de Rotterdam, que posee una actividad general equivalente a la del conjunto de todos los puertos españoles, dada su perfecta comunicación por vías fluviales y terrestres con los países del Centro de Europa. Este puerto registra anualmente un tráfico de contenedores de cinco millones de TEUs (contenedores de 20 pies), seguido de los de Hamburgo y Amberes con tres y 2,5 millones de TEUs respectivamente.

En la tabla siguiente pueden apreciarse las cifras de esta modalidad de tráfico correspondientes a los puertos más importantes del mundo:

<i>Puesto</i>	<i>Puerto</i>	<i>Num. de TEU's</i>
1	Hong Kong	13.280.000
2	Singapur	12.950.000
3	Kohsiung	5.209.000
4	Rotterdam	5.000.000
5	Busan	4.684.000
6	Hamburgo	3.065.000
7	Long Beach	3.007.425
8	Los Angeles	2.657.000
9	Amberes	2.500.000

Fuente: ANAVE.

En ella puede verse, como síntoma del extraordinario crecimiento asiático, que los puertos de Hong-Kong y Singapur tienen un tráfico en torno a los trece millones de TEUs. También puede apreciarse que un puerto tan importante como Los Angeles tiene un tráfico análogo al de Amberes y la mitad del correspondiente a Rotterdam.

Pues bien, para efectuar unos intercambios comerciales tan importantes como los que la Unión Europea mantiene con el resto del mundo, sus países miembros contaban en 1970 con el 32% de la flota mundial de buques mercantes de transporte en toneladas de peso muerto (TPM), los cuales arbolaban en su mayoría la bandera del país correspondiente. En 1994 esta cifra se había reducido a menos de la mitad: el 14%. La principal razón para ello es la búsqueda del ahorro de costes mediante el abandono en países de libre matrícula, con una legislación mucho más permisiva en materia fiscal, laboral e incluso en los estándares de seguridad de los barcos. Debe tenerse presente que el transporte marítimo es un sector de la actividad internacional cada vez más abierto a la competencia, en el que existen pocas barreras de entrada y en el que, generalmente, cualquier empresa puede prestar sus servicios con independencia de su nacionalidad y de donde tenga establecida su sede. Así pues, la flota mercante de bandera comunitaria se ha reducido actualmente a la mitad.

Sin embargo, cuando se habla de la flota comunitaria es conveniente referirse también a aquella que es propiedad de empresarios europeos, aunque en gran medida arbore pabellón de conveniencia. Dicha flota constituye en estos momentos un 34% de la flota mundial ocupando, por tanto, un lugar muy destacado. De hecho, el sector marítimo de la UE es uno de los más importantes del mundo tanto en cantidad, como en calidad, si bien se enfrenta en los últimos años a importantes problemas que se irán analizando. Uno de los principales es precisamente el de la proliferación de pabellones de conveniencia, que genera una amplia gama de efectos perniciosos: competencia desleal con grave daño a los armadores que siguen registrando los buques en sus países, disminución de las flotas nacionales, pérdida de control y de garantías jurídicas por parte de los Estados, pérdida de puestos de trabajo y, en algunos casos, la disminución de las condiciones de seguridad de los barcos, con el consiguiente riesgo de accidentes. Naturalmente todo ello perjudica seriamente a Europa, que en los últimos años ha perdido un 50% de empleos a bordo de sus buques. De todos modos, hay que hacer hincapié en que la Unión Europea sigue controlando la tercera parte de la flota mundial.

Como referencia, y para resaltar la importancia de este dato, téngase en cuenta que EE.UU. sólo controla un 7% de dicha flota, porcentaje que se reparte entre un 2,6% que opera bajo pabellón nacional y el resto, que lo hace bajo banderas de conveniencia.

Importancia de contar con una poderosa flota mercante europea

Existen diversas razones que hacen importante para Europa mantener una flota mercante poderosa, deseablemente bajo pabellón de los Estados Comunitarios, y que llevan tanto a la Comisión como a los Gobiernos de los Estados miembros a preocuparse por ello y por los diferentes problemas que afectan al sector marítimo. Las razones más importantes que aconsejan la existencia de esta flota europea son, en mi opinión, las siguientes:

- Garantizar el comercio exterior, verdadero motor de nuestras economías y que en su gran mayoría se realiza por mar, especialmente en el caso de una crisis grave o de un conflicto bélico internacional. Ante esta hipotética situación, las importaciones de petróleo y de determinados minerales puede alcanzar una gran importancia estratégica. Así mismo, la oportuna llegada de otros productos importados de la más diversa índole y el correspondiente flujo de exportaciones son imprescindibles para que nuestras economías puedan seguir funcionando.
- Garantizar el tráfico marítimo entre países europeos y el cabotaje interno de los Estados, cuya entidad no es en absoluto despreciable, como posteriormente se analizará. Este tráfico presenta además importantes perspectivas de crecimiento en estos momentos, frente a una red de carreteras cada vez más saturada.
- Garantizar la existencia de unos buques fácilmente movilizables en caso de necesidad militar, sin los problemas que plantean los abandamientos de conveniencia y las dotaciones extranjeras. En este sentido, es importante seguir avanzando en la creación y liberalización de Segundos Registros en los Estados europeos, más económicos y competitivos (como el recientemente creado en Canarias), a fin de atraer hacia ellos buques que actualmente arbolan pabellones extraños e impedir nuevas disminuciones en las flotas nacionales.
- Mantener los puestos de trabajo a bordo y en todas las industrias asociadas y, si es factible, crear nuevos empleos. Debe tenerse en cuenta que el conjunto de todas las empresas marítimas de la Unión genera, directa o indirectamente 2,5 millones de puestos de trabajo.

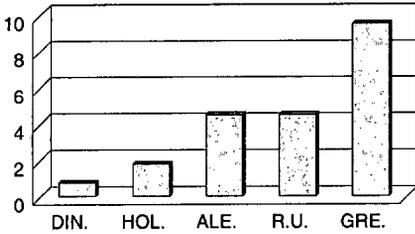
— Mantener el nivel de vida europeo y su independencia económica y comercial, en el seno de una economía global y fuertemente competitiva.

En la tabla siguiente puede apreciarse el tamaño de la flota controlada por los principales países europeos, tanto en número de buques como en millones de TRB, cifras que dan una idea de la importancia relativa de cada país.

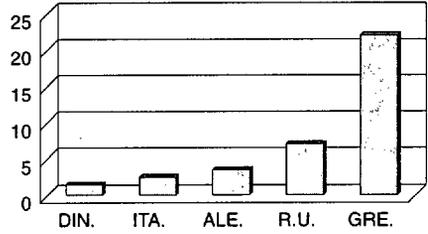
<i>f</i> País	<i>Bajo bandera nacional</i>	<i>Bajo otras banderas</i>	<i>Total</i>
Alemania	659 (5,4 MT)	250 (2,1 MT)	909 (7,5 MT)
Austria	30 (0,2 MT)	14 (0,4 MT)	44 (0,6 MT)
Bélgica	25 (0,1 MT)	112 (4,3 MT)	137 (4,4,MT)
España	236 (1,1 MT)	96 (1,4 MT)	332 (2,5 MT)
Dinamarca	544 (5,6 MT)	193 (5 MT)	737 (10,6 MT)
Finlandia	106 (1,2 MT)	73 (2,8 MT)	179 (4 MT)
Grecia	1448 (29,2 MT)	1750 (60 MT)	3198 (89,2 MT)
Holanda	513 (3,4 MT)	400 (3,2 MT)	913 (6,6 MT)
Italia	704 (6,3 MT)	96 (0,9 MT)	800 (7,2 MT)
Portugal	73 (0,8 MT)	15 (0,4 MT)	88 (1,2 MT)
Suecia	236 (2,7 MT)	270 (14 MT)	506 (14,7 MT)
Reino unido	433 (5,3 MT)	231 (9,8 MT)	664 (15,1 MT)

En los gráficos siguientes, relativos al peso específico de cada marina por tipos de barco, puede apreciarse cómo Grecia mantiene una posición dominante tanto en buques tipo granelero como en los de carga general, mientras que Suecia tiene el liderazgo en los de carga rodada (RO-RO) y Alemania en buques portacontenedores. En ellos puede apreciarse también la posición de otras flotas europeas y el poco destacado papel de la flota española, que ha perdido el gran protagonismo que le correspondió años atrás. En el eje de ordenadas se representa la relación entre el tonelaje de cada flota y el total de la flota mundial, en tanto por ciento (TPM de 1994).

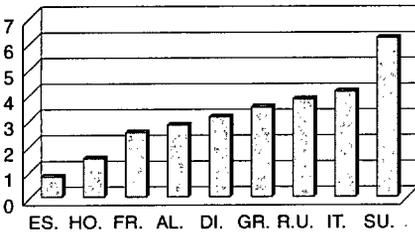
Carga General



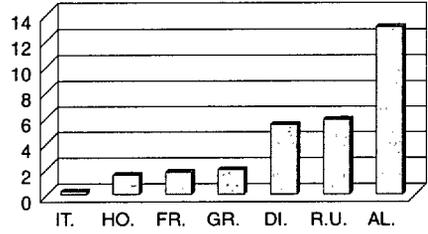
Graneleros



Ro-Ro



Portacontenedores



Neçesidades de buques mercantes en situaciones de Crisis

Antes del final de la Guerra Fría y de la desintegración de la URSS, la OTAN había efectuado diversos estudios sobre las necesidades de buques mercantes para mantener los flujos de importaciones de aquellas mercancías consideradas como esenciales para Europa en el caso de un *enfrentamiento generalizado Este-Oeste*. Las necesidades previstas eran considerables y aunque para algunos conceptos se estimaban inferiores a las de tiempo de paz (fibras textiles, caucho, madera o material de construcción), en otros casos eran similares o incluso superiores (fertilizantes, bauxita, explosivos, maquinaria, etc). En cualquier caso, la entidad de los flujos totales previsible para una economía europea de guerra era de entidad análoga, cuando no superior, a la de tiempo de paz. A ello debía añadirse la previsible necesidad adicional de buques mercantes en misiones de transporte de tropas y material de guerra.

Todo ello obligaba a prever y garantizar el uso de un número considerable de buques mercantes, que hace diez años se consideraba debía ser de al menos 1200 barcos para las operaciones iniciales de refuerzo (600 de ellos proporcionados por Europa y otros tantos por EE.UU.), para el sumi-

nistro de materias tales como mineral de hierro, bauxita, otros minerales, fosfatos, carbón, cemento, grano, petróleo, etc. Si a ello añadimos las necesidades de las operaciones militares y los probables hundimientos que tendrían lugar, podía estimarse como necesaria una cifra del orden de 2000 buques mercantes, de los cuales Europa debía suministrar la mitad.

Pues bien, esta cifra estaba y está suficientemente garantizada si contamos todos los buques *controlados* por armadores europeos. El problema principal reside en que debe asegurarse previamente el uso de aquellos que arbolan pabellones de conveniencia, mediante un adecuado planeamiento militar y civil y los correspondientes contratos, puesto que estos buques son de muy dudosa movilización por ley. Debe tenerse en cuenta además que parte de las dotaciones de estos buques puede ser extranjera por lo que, de nuevo, un planeamiento previo debería establecer que su oficialidad y una determinada proporción de sus tripulaciones sean europeas, como de hecho se ha regulado en el Registro de Canarias, en el que el capitán, el primer oficial y el 50% de la tripulación deben ser españoles.

Si consideramos exclusivamente la flota bajo total *pabellón europeo*, el número de buques disponibles hace diez años dividía la flota europea prácticamente por dos. Aún así, podía decirse que las necesidades de buques mercantes en caso de guerra estaban sensiblemente cubiertas, existiendo planes detallados en los que EE.UU. tenía previsto movilizar un total de 651 buques mercantes (91 de ellos arbolando bandera de conveniencia), mientras que Europa mantenía una lista (Sealift Ship List) con 498 barcos disponibles, al menos para el esfuerzo inicial, siendo de suponer que posteriormente se arbitrarían otras medidas de carácter excepcional, a fin de cubrir las necesidades posteriores.

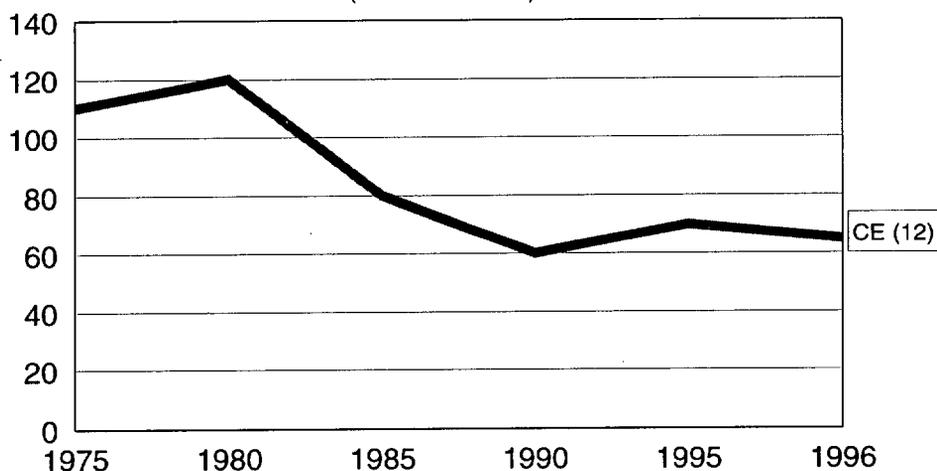
Hoy en día la situación estratégica ha cambiado drásticamente y apenas tiene sentido plantearse una hipótesis tan grave como la anterior, pues aunque Rusia conserva una importante flota de guerra y aviación naval, la falta de mantenimiento de sus unidades, los graves problemas internos a que se enfrenta, su progresivo acercamiento a Occidente, su gran dependencia de éste y la situación de su economía, son factores que casi anulan la posibilidad de una contingencia como la que daba pie a los cálculos anteriores.

Sin embargo, aún cuando se plantease dicha hipótesis, debe recordarse que Europa controla en mayor o menor medida un tercio de la flota mercante mundial, cifra de la que en torno a 6000 barcos arbolan algún pabellón de la Unión Europea. Así pues, se cuenta con una cantidad de buques

muy respetable. Así mismo, el preocupante fenómeno del abanderamiento de numerosos barcos europeos en registros de conveniencia parece estar tocando fondo, gracias al establecimiento de los Segundos Registros, anteriormente nombrados. De hecho, se ha roto la tendencia que imperaba años atrás en este sentido, tal y como puede apreciarse en el gráfico siguiente. Como puede verse, el tonelaje de la flota bajo pabellones europeos se mantiene desde el año 1990

EVOLUCIÓN FLOTA DE BANDERA COMUNITARIA

(millones de TRB)



Fuente: D.G.M.M.

En lo que se refiere a las amenazas y riesgos que podrían derivarse de la situación política y estratégica *actual*, es difícil imaginar que las grandes rutas oceánicas que parten o llegan a Europa pudieran verse gravemente amenazadas militarmente. Y aún en el caso de que alguna derrota resultase impracticable, como por ejemplo ante un hipotético cierre del canal de Suez, existirían otras rutas alternativas. En definitiva, resulta muy difícil contemplar una situación en la que fuera necesario movilizar un número tan elevado de barcos mercantes como el que se preveía durante la Guerra Fría.

Un caso especial lo constituyen los petroleros. Estos buques deben mantenerse bajo pabellón de los Estados de la UE o, en aquellos casos en que

arbolen pabellones de conveniencia, ser motivo de contratos que estipulen su utilización estatal en caso necesario, así como contar con dotaciones mayoritariamente europeas. De esta forma queda garantizado su empleo en el Golfo Pérsico en el caso de un conflicto bélico en dicha zona. La gran dependencia de los armadores y navieros con respecto a las ayudas estatales, así como de los marcos legislativos adoptados por los correspondientes gobiernos, considero que hace factible llegar a este tipo de acuerdos.

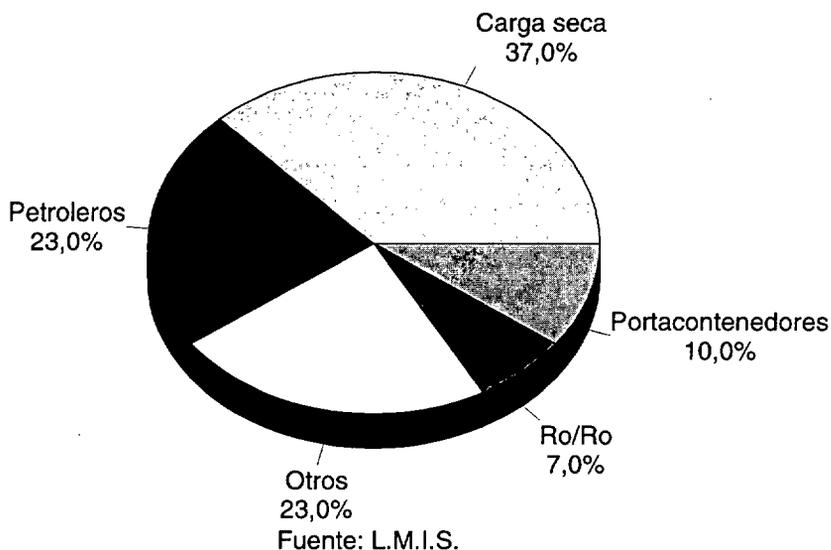
Finalmente, en lo que respecta a las contingencias más verosímiles que podrían plantearse hoy en día, éstas serían, en mi opinión las siguientes: a) un grave conflicto bélico en Los Balcanes que implicase a muchos países, b) un conflicto entre Rusia y otros estados del Este de Europa, c) una guerra civil en Rusia y d) una guerra en Oriente Medio. Y es evidente que en todos estos casos las necesidades de buques mercantes no serían superiores a las previstas durante la Guerra Fría. En definitiva, puede concluirse que las necesidades de buques mercantes de la UE para garantizar los suministros necesarios para su economía ante una situación de guerra o de grave crisis, pueden considerarse cubiertas. Sin embargo, parece conveniente efectuar un breve análisis de dicha flota, así como plantearse de forma específica las necesidades de apoyo a operaciones militares, a fin de profundizar un poco más en este problema:

a) *Composición de la flota mercante europea*

La flota de buques mercantes con bandera de alguno de los Quince Estados miembros está formada exactamente por 6132 barcos que suman 72.015 TRB, lo que supone el 14,2% de la flota mundial. Por tipos de buques, el 23% corresponde a petroleros, el 37% a buques de carga seca, el 10% a portacontenedores, el 7% a barcos de carga rodada y el 23% restante a otras clases. Estos porcentajes, que pueden apreciarse en el gráfico siguiente, son muy similares a los existentes en el conjunto de la flota mundial:

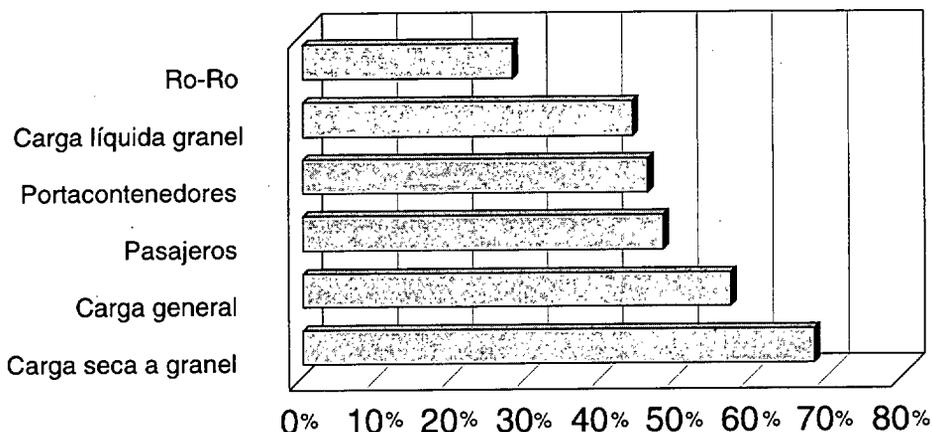
Por países europeos, la principal flota es la griega con el 41% del tonelaje total de la Unión, seguida por la del Reino Unido con el 10%, Italia con el 9,3% y por las de Dinamarca, Alemania, Holanda y Francia, que suman un 28% entre las cuatro. Es de destacar la importancia de la flota de Noruega, hoy en día país no comunitario. Este país cuenta con una flota equivalente a la suma de los cuatro últimos citados, que previsiblemente se encontraría disponible en caso necesario y con la que no sería difícil llegar a acuerdos. España, por su parte, cuenta solamente con el 2,2% de la flota europea bajo pabellón nacional (entre el primer y el segundo registro).

Flota de la Unión Europea Porcentaje de los diferentes tipos de buques



Así mismo, si incluimos la flota propiedad de armadores comunitarios que arbola pabellón de conveniencia, su desplazamiento total duplica sobradamente al anterior, como ya ha sido dicho. En este caso, parece conveniente plantearse el grado de desabanderamiento por tipos de buques. Pues bien, como puede apreciarse en el gráfico siguiente, dicho grado es de un 30% para los Ro-Ro, un 45% para los petroleros, un 48% para los portacontenedores, un 50% para barcos de pasaje, un 54% para los de carga general y un 68% para los de carga seca a granel:

Estas cifras no se consideran especialmente preocupantes, siempre que no vayan a más y que se mantenga un mínimo de control por parte de los Estados en lo que respecta a las dotaciones de los buques con bandera de conveniencia y a la disposición por parte de sus propietarios a facilitarlos en caso necesario. Obsérvese además que el número de petroleros con bandera de la Unión es superior al 50%, algo que se considera muy conveniente para tener garantizadas las necesidades de suministro de crudos.



Porcentaje de buques propiedad de la CE abanderados en terceros países

Fuente: LMIS (1995)

b) *Necesidades de apoyo a Operaciones Militares*

En los últimos años han tenido lugar dos conflictos bélicos importantes que nos dan una idea bastante clara de las necesidades de empleo de buques mercantes en apoyo específico de operaciones militares: la Guerra de las Islas Malvinas y la Guerra del Golfo Pérsico.

En el primero, un conflicto limitado pero a gran distancia del Reino Unido, este país necesitó trasladar al teatro de operaciones 9.000 hombres, 100.000 toneladas de material bélico y 400.000 toneladas de combustible. Para ello fue necesario utilizar 67 buques mercantes y 5 pesqueros transformados en dragaminas. El procedimiento empleado para ello fue la requisita de buques, dada la gravedad de la situación.

De estos barcos muchos de ellos tuvieron que sufrir transformaciones, importantes en algunos casos, para ser utilizados como portaaviones, petroleros de flota, buque hospital, transporte de material de guerra o transporte de tropas.

En la Guerra del Golfo, un conflicto de gran escala, hubo que trasladar a la zona 500.000 hombres, 112.500 vehículos, 6 millones de barriles de petróleo y 3,4 millones de toneladas de cargamentos diversos. El 95% fue transportado por mar. En total se desplazaron en siete meses más suministros que en un período de análoga duración posterior al desembarco de Normandía. A diferencia de la Guerra de las Malvinas,

en esta ocasión no fue necesario efectuar transformaciones en buques mercantes, dada la gran entidad de la flota de guerra aliada participante. Ahora bien, a pesar de contar EE.UU. con una importante flota mercante de Reserva en permanencia, compuesta por más de 200 buques, fue necesario contratar otros 212, la mayoría de los cuales arbolaban pabellón de conveniencia. En esta ocasión, dichos barcos fueron contratados sin mayores problemas (de hecho, el 88% de los cargueros y el 33% de los petroleros que participaron en las operaciones izaban pabellón extranjero). Pero no siempre tiene porqué ser así, si no se ha previsto y estudiado suficientemente esta necesidad.

Para concluir, a la vista de las cifras anteriores, podemos corroborar la conclusión anterior de que el número de buques con que cuentan los países de la Unión Europea es suficiente para enfrentarse a una grave crisis internacional o incluso una guerra, si bien sería necesario contratar buques bajo pabellones de conveniencia, aunque propiedad de armadores europeos. Esta situación debe preverse desde tiempo de paz a fin de evitar vacíos legales o administrativos, dotaciones mayoritariamente extranjeras y de contar con un planeamiento detallado adecuado.

Además, debe tenerse en cuenta que hoy en día no es fácil que exista un estado de guerra declarado, existiendo una amplia gama de estados de crisis que enlazan prácticamente la paz y la guerra. Por lo tanto, es fácil que los estados excepcionales previstos en las distintas constituciones, entre ellas la española, no se encuentren promulgados cuando nos enfrentemos a alguna crisis importante en el futuro, ni serán fáciles de promulgar a no ser que exista una clara conciencia popular de la gravedad de la situación, a la que se podría llegar muy tarde.

Así pues, no debe planificarse excesivamente bajo la hipótesis de una requisita y sí pensando en el precio que habría que acordar para conseguir los buques mercantes necesarios, antes que en la promulgación o aplicación de una legislación de dudosa efectividad y que podría llegar con retraso. Tal es la opinión preponderante en los organismos pertinentes de la OTAN, en particular el PBOS (Planning Board for Ocean Shipping). Es conveniente además que para la elaboración de los oportunos planes de contingencia previos se cuente con expertos civiles, a fin de garantizar que las necesidades previstas de buques mercantes son compatibles con los buques existentes y que podrán ser cubiertas puntual y efectivamente.

El comercio marítimo interno de la Unión Europea

En general, el comercio entre los Quince es de gran importancia económica, alcanzando en estos momentos una cifra en ECUs que supera ampliamente al comercio extracomunitario (758.000 millones de ECUs frente a 540.000). Sin embargo, el auge del transporte por carretera en Europa ha sido muy notable en los últimos años, llegando a congestionar de hecho las vías terrestres, razón por la que solamente en torno a un 30% de los intercambios comerciales entre Estados comunitarios se realizan por mar. En cualquier caso, se trata de una cifra considerable que debe ser tomada en cuenta, tanto por su entidad como por la existencia de numerosas e importantes islas, para las que este tráfico es vital e insustituible.

El total de los intercambios comerciales intracomunitarios se reparte entre los diferentes modos de transporte de la siguiente forma:

Intercambios Comerciales entre Países de la UE

<i>Modo</i>	<i>Toneladas</i>	<i>Porcentaje</i>
Carretera	295,5 MT	43,1%
Ferrocarril	46,7 MT	6,8%
Marítimo	202,6 MT	29,6%
Fluvial	135,3 MT	19,8%
Otros modos	5,1 MT	0,7%
TOTAL	685,2 MT	100%

Fuente: Eurostat.

El transporte marítimo de corta distancia

Queda claro, pues, la importancia del transporte marítimo entre Estados de la Unión. Obsérvese además que entre el transporte marítimo y el fluvial suman el 49,4% de las mercancías totales intercambiadas entre países de la Comunidad y que esta cantidad es superior al 43,1% correspondiente al transporte por carretera.

Pues bien, modernamente la UE ha efectuado diversos estudios sobre el llamado «Transporte Marítimo de Corta Distancia» (TMCD). Se entiende por TMCD todo aquel tráfico relacionado con Europa que se desarrolla sin cruzar un océano. Exactamente Incluye el transporte marítimo a lo largo de la costa europea y entre ésta y las islas de la Unión (tanto el transporte

internacional como el de cabotaje, o interno de los Estados), así como el transporte entre puertos de mar y fluviales (no así el tráfico entre puertos fluviales). Este concepto se extiende además al transporte entre los Estados Miembros y Noruega, Islandia u otros Estados del mar Báltico, del mar Negro o incluso, en la definición utilizada por la Comisión, del mar Mediterráneo. Las mercancías transportadas por medio del TMCD totalizan una cantidad muy respetable que se sitúa en torno a los quinientos millones de toneladas anuales.

Frente al TMCD, el transporte por carretera en Europa ha alcanzado proporciones alarmantes. El hecho de que el 43,1% de los intercambios intracomunitarios se muevan por carretera, como ha sido dicho, ha generado importantes problemas de congestión y de contaminación, especialmente en el centro del territorio de la Unión. El elevado crecimiento de este modo es consecuencia principalmente de dos factores: en primer lugar el hecho de que cada modo de transporte no soporte actualmente en Europa los costes de la infraestructura que precisa, ni los de su mantenimiento o los de la contaminación y perjuicios diversos que ocasiona por donde pasa. Todo ello le ha beneficiado muy directamente. Y en segundo lugar, la falta de adaptación del transporte marítimo e industrias asociadas a unas posibilidades de crecimiento realmente elevadas, como de hecho poseen, si consiguieran prestar un servicio mejor, más competitivo y más transparente. Esto es algo que puede ser corregido mediante una adecuada política, como de hecho pretende la Comisión Europea.

En opinión de la Comisión, el transporte marítimo de corta distancia presenta importantes ventajas con respecto al transporte terrestre, dado que «Europa es una gran península penetrada por mares interiores e importantes ríos y canales, con una configuración geográfica que la hace particularmente bien dotada para el transporte marítimo y fluvial». Además, para la Comisión este tipo de transporte se enfrenta con ventajas con respecto a los otros en términos de necesidades de infraestructura y energéticas y puede contribuir significativamente al desarrollo de la construcción naval en Europa, donde aproximadamente el 50% de los buques construidos en sus astilleros son utilizados principalmente en este tipo de tráfico.

Debe tenerse en cuenta que, además de sus importantes puertos de mar, Europa cuenta con un buen número de puertos situados tierra adentro y con una tupida red de ríos y canales navegables, como posteriormente se expondrá con mayor detalle. Baste de momento, decir que la Unión cuenta con 67.000 km. de costa y 25.000 km. de vías navegables que transcurren por aguas interiores y que cuenta así mismo con puertos interiores tan

importantes como Estrasburgo, París, Lyon o Bruselas. Todo ello constituye una gran red de comunicaciones marítimo-fluviales con conexiones en todos los países de la Unión, así como con otros de la península Escandinava y de Europa Central y del Este.

Téngase en cuenta, por último, que de los quince Estados Miembros, trece tienen acceso directo al mar y los otros dos, Austria y Luxemburgo, están comunicados con terceros países por vías navegables. Así pues el carácter marítimo de Europa es innegable.

El interés de las autoridades europeas por el TMCD se ha visto recientemente avivado por una Comunicación de la Comisión de 18 de julio de 1995, (COM 317/95) basada en un detallado estudio de este tipo de tráfico en Europa y de sus posibilidades de crecimiento. Las conclusiones más destacadas de dicho estudio son las siguientes:

- El transporte marítimo es con diferencia el menos contaminante de todos los modos de transporte. Así por ejemplo, sus emisiones de CO₂ en gramos por tonelada-km representan una cifra de 30 frente a 41 en el caso del ferrocarril y ¡207! en el transporte por carretera. El estudio también incluye las emanaciones de otros gases, donde el transporte marítimo sale igualmente mejor parado.
- En el caso de las islas y regiones periféricas, el transporte marítimo de corta distancia es, con diferencia, el más importante y, en muchos casos el único, medio de transporte tanto de mercancías como de pasajeros. Por lo tanto, puede y debe contribuir notablemente al desarrollo de estas regiones.
- Este tipo de transporte contribuye significativamente al desarrollo de la construcción naval. En 1992 el 17% de todos los buques mercantes de este tipo (en general se consideran como tales aquellos con un arqueo menor de 6000 GRT) fueron construidos en astilleros europeos, lo que a su vez supuso el 52% del total de los buques construidos en dichos astilleros.
- El TMCD cuenta con un exceso de capacidad disponible sin necesidad de grandes inversiones y el potencial de transferencia de carga desde modos de transporte terrestres al TMCD es suficiente para justificarlas.
- La carga potencialmente transferible reduciría sustancialmente el crecimiento del tráfico terrestre en las zonas actualmente más congestionadas.
- Proyectos portuarios comparativamente baratos pueden producir, tanto en términos de escala como de costes, un gran impacto en el desarrollo del transporte europeo.

- Para una eficaz transferencia de los modos de transporte terrestre al TMCD, es necesario mejorar la eficiencia de sus operaciones y su integración en cadenas multimodales de transporte.

El estudio en cuestión analiza, en particular, ocho rutas marítimas actualmente poco desarrolladas, entre las que destacan las que enlazan España y Portugal con el Reino Unido y con Alemania. A modo de ejemplo, estas rutas podrían capturar otro 10% más del tráfico total en el primer caso y entre un 20% y un 33% en el segundo. El estudio concluye que en seis de las ocho rutas estudiadas existen posibilidades de crecimiento dignas de ser tenidas en cuenta.

La citada Comunicación fue seguida por una Resolución del Consejo Europeo y por un Dictamen del Comité Económico y Social, ambos en sentido favorable.

De toda esta documentación relativa al transporte marítimo de corta distancia en Europa, puede deducirse, además de lo ya expuesto, lo siguiente:

- El transporte terrestre está llegando a una situación de saturación creciente generalizada.
- Debe mejorarse la competitividad de todas las empresas que participan en el transporte marítimo, promoviendo nuevos buques y tecnologías (buques de carga rápida, buques autodescargables, automatización de los procesos de carga y buques adaptados al transporte marítimo-fluvial), aprovechando más el capital humano, mejorando la infraestructura, informatizando el sector e implementando plenamente el intercambio electrónico de datos (EDI) en el ámbito naviero, portuario y de la industria marítima.
- Los puertos deben racionalizar sus tarifas, aumentar su transparencia e implementar servicios de 24 horas al día, al menos en los controles de salud y aduanas, a fin de ser más competitivos. Debería promoverse además un mayor diálogo entre autoridades portuarias, suministradores de servicios y utilizadores.
- Debe promoverse el TMCD con los países de Europa Central y del Este, del mar Báltico, mar Negro y mar Mediterráneo.
- El Consejo se ha comprometido oficialmente a promover una competencia libre y leal entre todos los modos de transporte en un marco en el que todos ellos soporten la totalidad de sus costes, incluyendo los externos.
- El Consejo se compromete, igualmente, a apoyar todas aquellas medidas que mejoren la eficacia de los puertos a fin de reducir el tiempo y

los costes de las operaciones portuarias, así como a coordinar y simplificar los procedimientos aduaneros y otras formalidades administrativas que se realizan en ellos.

Así pues, se vislumbra para el comercio marítimo interno de la Unión Europea un futuro bastante halagüeño en los próximos años, dadas su entidad, sus posibilidades de crecimiento y la decidida política comunitaria de promoverlo.

El tráfico de cabotaje

Una parte importante dentro del «TMCD» la constituye el tráfico marítimo interno de los Estados, o tráfico de cabotaje, que en alguno de ellos, particularmente los dotados de mayor longitud de costa o de un mayor número de islas, supone una parcela muy destacada de su tráfico doméstico. Tal es el caso, entre otros, del Reino Unido, Italia y España, países en los que este tráfico supone el 20% del total en los dos primeros o el 30% en nuestro caso. Otros países en los que el cabotaje alcanza gran importancia son Grecia, Francia y Portugal.

En total, en la Unión Europea de 1993 el tráfico de cabotaje transportó la respetable cifra de 224 millones de toneladas de mercancías, de las cuales el transporte de petróleo y productos derivados supuso el 63%. Este tráfico es del mismo orden que el relativo a los intercambios marítimos entre países comunitarios, correspondiendo la mitad de las mercancías transportadas a trayectos entre islas o entre éstas y el continente.

Pues bien, precisamente es en este tipo de tráfico marítimo, todavía sin liberalizar en España, Francia, Portugal y Grecia (estos cuatro países suman el 50% del cabotaje de la Unión), en el que se han refugiado los empresarios españoles y donde se sitúa la práctica totalidad de nuestra flota mercante de pabellón nacional.

El cabotaje marítimo fue liberalizado en el resto de Europa por el Reglamento 3577/92 del Consejo para los buques comunitarios, que establecía un régimen transitorio para estos cuatro países, en atención a la concurrencia de circunstancias especiales. Hoy en día dicho régimen transitorio se encuentra ya expirando, excepto en el caso de Grecia, quedando fundamentalmente por liberalizar el transporte de servicios regulares de pasajeros y transbordadores, que lo será el 1 de enero de 1999 en España, Francia y Portugal y en el año 2004 en Grecia.

Para entender mejor el porqué de este proceso, que podría llegar a afectar seriamente a nuestra flota mercante, hay que decir que frente a una economía cada vez más global y competitiva, la Unión Europea ha tenido desde hace años una clara conciencia de la necesidad de liberalizar sus mercados a fin de, por una parte, cumplir con el Tratado de Roma y, por otra, de hacerlos más competitivos y eficientes internacionalmente. La liberalización del cabotaje intenta, en palabras de la Comisión:

«Mejorar la calidad de los servicios, reducir los precios con el consiguiente beneficio para los consumidores y aumentar la competitividad de las flotas de los Estados Miembros, al tiempo que se organizan más eficientemente los mercados nacionales».

Pues bien, la liberalización de este tráfico puede plantear problemas importantes a España a menos que se permita a nuestros buques de pabellón nacional competir en igualdad de condiciones con aquellos que arbolan pabellón de cualquier otro Estado de los Quince. De lo contrario correremos el riesgo de quedarnos sin flota mercante de pabellón nacional en los próximos años y que nuestro tráfico quede en manos de buques con bandera extranjera, en muchos casos pertenecientes a compañías más eficientes o a países que cuentan con registros más permisivos que el nuestro, o con mayores ayudas oficiales.

Hay que decir que actualmente en torno a un 12% del cabotaje español se encuentra ya bajo pabellón extranjero y que este porcentaje es todavía mayor en el sector del transporte de gas y productos químicos, en el que se eleva al 45%.

Así pues, el cabotaje español se enfrenta a un importante reto en los próximos años que nos obligará a un atento seguimiento de su evolución, a una potenciación del Registro de Canarias y a una política marítima española previsor y activa. El cabotaje europeo, por su parte, se encuentra muy próximo de su total liberalización y seguirá siendo una parcela muy importante de la actividad marítima, particularmente en los Estados del Sur de Europa.

El Comercio Fluvial en la Unión Europea

Como ya se ha comentado, Europa cuenta con 25.000 km. de ríos y canales navegables. Por ellos transitan anualmente 430 millones de toneladas de mercancías, cifra muy respetable (casi el doble de la correspondiente al cabotaje), en su gran mayoría mediante barcas y embarcaciones diversas de río. Existen puertos interiores tan importantes como Duisburgo (el mayor puerto fluvial del mundo), Mannheim, París, Estrasburgo, Lyon,

Lieja, Gante o Bruselas y otras ciudades importantes disponen en sus proximidades de vías de navegación interior, tales como Berlín, Kiel, Frankfurt, Dusseldorf, Magdeburgo, Hannover, Milán o Viena.

Entre las principales arterias fluviales europeas destaca el Danubio con 2800 km de curso, navegables en su mayor parte, que riega y comunica siete Estados desde la Selva Negra hasta el Mar Negro. En segundo lugar deben citarse el Elba y el Rhin: el primero con 850 km. navegables desde Hamburgo hacia Alemania y Polonia, con un tráfico muy intenso y unido a su vez a más de 3000 km. de vías navegables diversas y el segundo con 885 km. navegables que cruzan Suiza, Alemania y Holanda, anejo también a otras vías navegables, como sus afluentes Mosa y Mosela. El tráfico de contenedores a través del Rhin es especialmente importante. Otros ríos navegables importantes son el Sena, el Ródano o el Po.

Esta importante red navegable se verá ampliada con nuevas vías en los próximos años, en particular las que unirán las cuencas del Sena con las del Mosa y Mosela o la del Ródano con las del Mosela y Rhin.

En definitiva, el tráfico fluvial ha alcanzado una gran importancia, especialmente en Europa Central y del Este y es un modo de transporte clave para el comercio intracomunitario e interno de muchos Estados, especialmente en el Norte de Europa.

Los aspectos más destacados de este subsector son los siguientes:

- Se encuentra liberalizado y abierto a la libre competencia excepto en Francia, Holanda y Bélgica, países en los que se funciona mediante un sistema de turnos, que se prevé sea suprimido en el año 2000, en que se llegará a la liberalización total.
- La capacidad de transporte de las embarcaciones que lo llevan a cabo es actualmente excedentaria, por lo que se encuentra en vigor un plan de desguaces a lo largo de un período de tres años (1996-1998). Se estima que existe un exceso de capacidad en torno al 15%, que se concentra en los sectores de carga seca y productos petrolíferos.
- Son necesarios nuevos barcos especializados para enfrentarse de forma eficaz a nuevos flujos comerciales en auge, como los de productos químicos y contenedores.
- Existe voluntad por parte de las autoridades europeas de favorecer la inversión en las terminales fluviales y de apoyar este modo.
- El transporte fluvial presenta las mismas ventajas que el TMCD: es más económico, más respetuoso con el medio ambiente, ahorra energía y contribuye a descongestionar la saturada red de carreteras.

La política marítima europea

Hasta aquí hemos visto la gran importancia que tiene para Europa tanto el comercio marítimo oceánico con el resto del mundo, como el llamado transporte marítimo de corta distancia (TMCD) entre los diferentes Estados miembros y con otros próximos de la Península Escandinava, del Mar Mediterráneo o del Mar Negro. Así mismo, hemos visto la importancia nada despreciable del tráfico marítimo de cabotaje interno de los Estados, especialmente en los países del Sur de la Comunidad, entre ellos España, y la del comercio por vías interiores navegables, de gran protagonismo en los países del Norte de la Comunidad.

Todos estos subsistemas de transporte marítimo y fluvial conforman un sistema muy poderoso, del que forman parte múltiples empresas europeas: astilleros, empresas propietarias de buques, de equipamiento, de mantenimiento, de infraestructuras, de servicios, etc. Todas ellas dan trabajo a muchos ciudadanos europeos, al tiempo que permiten que Europa cuente con su propia flota y su propio sector marítimo, fuente imprescindible de desarrollo e independencia económica.

Ahora bien, para que todo este sector funcione, es necesaria una adecuada Política Marítima que detecte y resuelva sus problemas, no sólo a nivel nacional sino también Comunitario.

La Política Europea de Transporte Marítimo

En efecto: los problemas de Europa no son, con muy escasas excepciones, específicos de un determinado país: son problemas globales, esto es sistémicos. En conjunto, Europa constituye un sistema, es decir una cultura, un tipo de economía (edificada en torno al Estado de Bienestar), unos problemas comunes (medioambientales, económicos, políticos, fiscales, monetarios, sociales, etc), un conjunto armónico de normas, reglamentos y costumbres que cada vez convergen más y, en definitiva, un «todo» en el que cualquier suceso importante en unos de sus Estados repercute en todos los demás. Esto es algo que se deriva de la historia, de la geografía y, sobre todo, de la creación de las Comunidades Europeas y del proceso evolutivo de integración creciente que se ha seguido en estos años.

Precisamente, el EURO y la Unión Económica y Monetaria van a suponer un paso trascendental en este camino, al dotarnos de una misma moneda, un mismo Banco Central, una misma política monetaria y, por lo tanto, un verdadero Mercado Unico internamente y frente al exterior.

Pues bien, los problemas del transporte en Europa (no sólo marítimo) también son sistémicos. Así por ejemplo, de muy poco serviría que un Estado se preocupara de contaminar menos o de descongestionar sus carreteras promocionando el «TMCD», si los demás no hicieran lo mismo, habida cuenta de que la contaminación no respeta fronteras y de la magnitud actual del tráfico rodado interestatal. Del mismo modo, la contaminación de la Selva Negra no se debe sólo a Alemania, ni la del Mediterráneo sólo a España o Italia, ni tampoco la contaminación o la congestión de tráfico del Danubio son achacables a un sólo país. Por ello, se impone una política global, es decir europea, de los problemas del transporte como afortunadamente se viene practicando en los últimos años.

La política más reciente en materia de transporte se puede decir que arranca del Libro Blanco sobre el «Futuro Desarrollo de la Política Común de Transportes» de 1992, en el que se establece la necesidad de compaginar el crecimiento económico y los intercambios comerciales intracomunitarios con un crecimiento sostenible y seguro de los modos y vías de transporte. Posteriormente la Comisión ha efectuado diversos estudios sobre los diferentes modos de transporte, siendo el más reciente su Libro Verde sobre repercusión de costes.

Entre sus propuestas, la Comisión en su Comunicación 106 (94) elaboró una sobre el desarrollo de una Red Trans-Europea de Transporte que deberá encontrarse lista en el año 2010. Dicha red es un proyecto amplio que abarca tanto el transporte por carretera, como por ferrocarril y aguas interiores, así como la infraestructura de puertos y aeropuertos y los sistemas adecuados de gestión y control del tráfico. Así pues, se trata de una solución global o «sistémica» para un problema «sistémico» (el sistema «transporte europeo» y los subsistemas marítimo, fluvial, rodado, ferrocarril y aéreo, con todas sus necesidades e influencias recíprocas y sobre el entorno).

En lo que respecta a la política marítima europea propiamente dicha, ésta nace prácticamente de dos sentencias del Tribunal de Justicia de las CC.EE. La primera, más antigua, se produjo en 1974 y estipuló la aplicación de las reglas generales del Tratado sobre libre competencia a los transportes *marítimo* y *aéreo* (según las cuales debía eliminarse toda discriminación nacional al transporte «excluidos los transportes marítimos y aéreo»). Mediante la segunda, de 1985, el alto tribunal citado determinó que el Consejo había incumplido sus obligaciones al no haber promulgado todavía la normativa sobre libre prestación de servicios en el transporte marítimo.

Como consecuencia, la Comisión presentó ese mismo año una propuesta de política marítima que dio lugar a un paquete de medidas compuesto por cuatro reglamentos que básicamente pretendían crear una flota comunitaria competitiva y generar empleo y, al mismo tiempo, contrarrestar la competencia desleal. Para ello la Comisión proponía liberalizar todos los servicios intraeuropeos excepto el de cabotaje, que quedaba pendiente, así como el tráfico entre Estados miembros y países terceros.

En 1989 la Comisión propuso nuevas medidas para desarrollar la política común de este modo de transporte. Dichas medidas dieron lugar al Reglamento 3577/92 por el que se liberalizó el cabotaje y se promovía la definición del concepto de *armador comunitario* y la creación de un registro europeo de buques. Sin embargo, estos conceptos no han llegado a prosperar. Más adelante, el Tratado de Maastricht amplió la lista de competencias comunitarias a dos nuevos ámbitos marítimos: la infraestructura y la seguridad. Posteriormente, la Comisión ha emitido varias Comunicaciones de interés.

En definitiva, la Comunidad ha venido aplicando una política marítima enfocada a la adopción de medidas en tres ámbitos distintos: la competitividad, la seguridad y las relaciones exteriores con terceros países e instituciones internacionales.

El problema de la falta de competitividad de los buques europeos

De estas tres áreas, puede decirse que la política de seguridad marítima en aguas europeas ya está establecida y que se encuentra muy avanzada la relativa a relaciones exteriores marítimas. Sin embargo, donde todavía queda mucho por hacer es en el tema de la *competitividad* del transporte marítimo comunitario. De hecho, desde la primera comunicación de la Comisión sobre transporte marítimo, en 1985, el número de buques bajo pabellón de la Comunidad, así como el de marinos comunitarios ha experimentado un importante descenso, como fue expuesto en la primera parte de este trabajo.

Allí se recalcó que este fenómeno es debido en gran parte a la proliferación de pabellones de conveniencia en el mundo, con unos costes laborales, fiscales y en materia de seguridad muy inferiores a los de los demás países, que ha llevado a los armadores europeos a optar por matricular muchos de sus barcos en registros libres (Panamá, Bahamas, Liberia, etc), con la consiguiente drástica disminución de la flota europea de pabellón comunitario.

Para tener una idea de la brutal competencia existente en el mercado mundial de fletes, sirvan de botones de muestra que un buque portacontenedores de 2700 TEUs matriculado en un primer registro comunitario puede tener un sobrecoste de 1.144.000 dólares sobre los de un buque equivalente matriculado en Panamá o que el ahorro anual de un buque granelero de 30.000 TPM matriculado en Chipre puede ser del orden de un 44% en sus gastos de operación .

Afortunadamente, los gobiernos de los Estados miembros han ido creando Segundos Registros de buques, los cuales les permiten seguir izando la bandera del Estado en cuestión con un régimen más flexible en materia de impuestos y contratación laboral (con la correspondiente reducción de costes). De todos modos esto no es así en materia de seguridad, donde la Comunidad es inflexible y donde la diferencia de costes con los llamados buques «substandard» puede llegar a ser considerable. Así, han ido surgiendo los Segundos Registros de buques de Dinamarca, Alemania y Finlandia, el británico de la I. de Man, el francés de las I. Kerguelen, el portugués de las I. Madeira o, el más reciente de ellos, el Registro de Canarias, que ha empezado a cobrar importancia hace un año y donde actualmente se encuentran registrados en torno a 70 barcos.

Estos registros están permitiendo a los armadores comunitarios ser más competitivos internacionalmente y han sido la única alternativa posible hasta este momento a la matriculación de los barcos en registros extranjeros, con la consiguiente pérdida de control por parte de los Estados que ello implicaba. Por su parte, las poco afortunadas propuestas de creación de un registro europeo EUROS y de una definición de armador comunitario que hiciera la Comisión hace unos años, han sido recientemente retiradas.

En particular, en lo que respecta a los costes en materia de seguridad, las diferencias entre llevar o no a cabo un adecuado mantenimiento de los buques, es decir entre lo que podríamos llamar armadores de primera y armadores sin escrúpulos, también pueden ser muy importantes. Así, mientras el armador de un buque de seguridad *deficiente* gastaría, de acuerdo con el modelo de cálculo de la OCDE, 3100 dólares diarios en el mantenimiento de un buque tanque de 40.000 TPM y cinco años de edad, para la «buena práctica» se necesitarían 4.850 dólares diarios y para lo que podríamos llamar una «práctica excelente» 9.500 dólares. Por lo tanto, en casos extremos el ahorro para un buque de estas características puede llegar a ser de un millón de dólares anuales.

El problema de la falta de seguridad en algunos buques requiere un tratamiento especial, dada su gravedad y los consiguientes riesgos de accidentes, burla de la legislación internacional y competencia desleal que implica. Para enfrentarse a él la Comisión, en su Comunicación 81 (96), ha propuesto recientemente que se adopten los siguientes criterios por los organismos internacionales competentes:

- Obligación de realizar una inspección exhaustiva en materia de seguridad con motivo de la matriculación de un buque en cualquier Registro.
- Que los Estados de abanderamiento dispongan de los instrumentos necesarios para asegurarse de que los tripulantes de los buques que arboles su pabellón posean una titulación apropiada y válida.
- Obligación de contar en el Registro con un número suficiente de personas con la formación necesaria, incluidos inspectores que puedan efectuar un seguimiento eficaz de todos los buques matriculados.
- Que la estructura de tarifas proporcione ingresos suficientes para que se puedan aplicar correctamente las normas.
- Obligación de que todo incidente en el que esté implicado un buque que arbole el pabellón del Estado sea investigado de forma transparente.

Actualmente, se está a la espera de ver el resultado de estas propuestas, que sería muy deseable llegaran a materializarse en todo el mundo, si los organismos internacionales competentes se decidieran a aceptarlas e implantarlas.

Otro problema que plantean los Registros libres es el de la destrucción de puestos de trabajo en nuestros barcos. En primer lugar estos registros son poco exigentes con respecto a la nacionalidad de los tripulantes y, en segundo lugar, si estos países poseen también una buena infraestructura de servicios marítimos (buenas comunicaciones, seguros, asistencia jurídica, etc) las empresas navieras pueden verse tentadas a transferir a ellos parte de su actividad, con el consiguiente perjuicio económico y, desde luego, para el maltrecho empleo de los países comunitarios. Todo ello ha perjudicado de forma importante a Europa.

Como consecuencia de este problema, existe otro importante al que intenta enfrentarse la política de transporte marítimo de la Unión, cual es la escasez mundial de marinos calificados. En este sentido las autoridades europeas intentan aprovechar los elevados conocimientos y experiencia de nuestros escasos marinos, incrementando su número, promoviendo el acceso de nuevas generaciones y mejorando la enseñanza y condiciones

de trabajo. De hecho, la Comisión opina que la Comunidad podría convertirse en proveedor de profesionales del mar de alta calidad y aboga por adoptar medidas en este sentido.

La Industria Marítima Europea

La existencia del comercio marítimo lleva asociada toda una amplia gama de productos y servicios, que incluye el sector de la construcción naval, las empresas de reparación naval y equipos marinos, las encargadas de crear y mantener una infraestructura adecuada, la industria pesquera y de recursos marinos y los diferentes servicios asociados a las actividades de las empresas navieras y puertos.

Hoy en día, las industrias marítimas constituyen un importante sector de la economía europea, que cuenta con más de 2,5 millones de puestos de trabajo, como ya ha sido dicho, y que dependen en gran medida de la adopción de una adecuada política marítima. Además, existe una gran interdependencia entre todas ellas.

Pues bien, la Comisión viene haciendo hincapié en la importancia de una política industrial marítima desde 1991 mediante diversas Comunicaciones. Así mismo, en 1992 se creó el Foro de Industrias Marítimas, el cual reúne en su seno a todos los sectores de la industria marítima (transporte, construcción, equipos, puertos, pesca e industrias y servicios conexos) así como a representantes de los poderes públicos. Este foro mantiene un importante diálogo entre todos los participantes. Por otra parte, el Parlamento Europeo promovió recientemente la creación de una Alianza de Intereses Marítimos Regionales en Europa, conocida como AMRIE, que supone otro importante foro.

Así pues, sin hablar de los diferentes sectores de la industria marítima, algo que excede de los límites de este trabajo, sí considero de interés recalcar la importancia e interconexión de todos ellos y el hecho de que entre todos constituyen otro gran sistema, necesitándose, de nuevo, un enfoque sistémico de sus problemas. De ahí la importancia de estos foros. En particular, el Foro de Industrias Marítimas mantiene un diálogo permanente con la Comisión y con el Comité Económico y Social Europeo. También es de destacar que la Comisión ha emitido hace poco una Comunicación sobre la Competitividad de las Industrias Marítimas (Comunicación 84/96) en la que, desde una visión global, propone diversas medidas de mejora.

El Comercio Marítimo y la Informática

En palabras de muchos tratadistas famosos vivimos en la «Era de los Sistemas»; para otros en la «Era de la Información» o del «Conocimiento». Ambas afirmaciones son ciertas: en realidad está comenzando la tercera gran revolución de la humanidad, tras la «agrícola» de hace 10.000 años y la «industrial» que comenzara en el siglo XVIII. Esta nueva revolución se caracteriza tanto por la necesidad de un enfoque «sistémico» de los problemas que supere el paradigma cartesiano que aborda el estudio de los problemas descomponiéndolos en partes, como por la aparición de la «Información» como un factor más de producción, imprescindible para la competitividad y el progreso.

Pues bien, la Comisión que ya hiciera gran hincapié en la necesidad de las «autopistas de la información» en su Libro Blanco sobre la Competitividad y el Empleo, está financiando importantes proyectos concretos de aplicación de tecnologías de la información en las empresas marítimas, algo que se considera vital para mantener un sector marítimo moderno y competitivo.

En relación con el comercio marítimo, tema central de este trabajo, se encuentra en vigor un Programa de Aplicaciones Telemáticas que financia proyectos sobre sistemas de información y regulación del tráfico marítimo, identificación automática e integración de los sistemas de información de puertos, gestión cooperativa de recursos asistida por ordenador, comunicación abierta entre sistemas para establecer un control común del flujo de transporte y aplicaciones telemáticas para la gestión, almacenamiento y transmisión de cartas electrónicas de navegación y su actualización. No cabe duda que todos estos programas, junto con las políticas ya comentadas, pueden contribuir de forma notable al progreso, eficacia y, en definitiva, competitividad del sector marítimo europeo.

Así mismo, en el seno del Grupo G-7 existe un proyecto sobre la Sociedad de la Información Marítima (MARIS), que arrancó su andadura en 1995. Dicho proyecto se consiguió incluir, a instancias de la Comunidad Europea, entre los 11 seleccionados por el G-7 y engloba cuatro importantes sub-proyectos:

- MARTRANS, cuyo objetivo es la creación de una Red de Información sobre Logística Portuaria, a fin de facilitar información en tiempo real sobre el movimiento de buques.
- SAFEMAR, orientado a promover el desarrollo de un sistema de información basado en el intercambio electrónico de datos (EDI) sobre buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

- MARSOURCE, enfocado a la creación de una Red de Información sobre la Pesca.
- MARVEL, que consiste en un proyecto sobre construcción naval inteligente.

Por último, dentro de este apasionante mundo de la revolución informática una breve referencia al EDI (Intercambio Electrónico de Datos). Se trata de la utilización de redes de interconexión entre empresas de un determinado sector, junto con un programa informático que unifique el lenguaje de todos los ordenadores y normalice el formato y empleo de documentos. Esta es una forma de operar que se va extendiendo progresivamente en el mundo más desarrollado, que elimina numerosos documentos en soporte papel, faxes, retrasos, así como errores y personal, agilizando considerablemente las transacciones comerciales y haciéndolas ganar en eficiencia.

Pues bien, el EDI está todavía poco desarrollado en el sector marítimo europeo, a pesar de ser Europa uno de los lugares donde más auge está cobrando este tipo de herramienta. En palabras de la Comisión: «el EDI tiene una parte importante que jugar en la mejora del transporte marítimo» y «solamente alcanzará su pleno potencial cuando todas las partes implicadas (navieras, armadores, autoridades portuarias, estibadores, etc.) participen del intercambio de datos y los puertos estén interconectados».

En particular, la Comisión se ha comprometido a coordinar las necesidades de intercambio de información en materia de seguridad marítima, así como a apoyar financieramente iniciativas orientadas a incrementar el conocimiento del EDI por parte de las industrias marítimas, la creación de una «task force» de expertos en EDI para proporcionar la asistencia técnica a puertos y empresas pequeñas y, finalmente, a la creación y actualización de una base de datos sobre los servicios EDI existentes en el sector.

Así pues, se demuestra una vez más la importancia de la Comisión como órgano plurinacional y, por tanto, con capacidad para mantener una visión global y sistémica de los problemas y para proponer soluciones adecuadas. Esto es algo fundamental para resolver los problemas del sector marítimo en Europa, el cual constituye un amplio sistema formado por otros subsistemas interdependientes, que se encuentra sometido a una gran competencia internacional y que precisa de actuaciones decididas y oportunas.

Estas soluciones deben además apostar resueltamente por las nuevas tecnologías y, en particular, por un empleo mucho mayor de las posibilidades que nos ofrece la tecnología de la información.

Los efectos del EURO

Con una moneda única europea no cabe duda de que los intercambios comunitarios se verán impulsados por el ahorro y el estímulo que supondrán la desaparición de los costes de las transacciones de cambio entre las diferentes monedas y el riesgo de enfrentarse a posibles fluctuaciones en sus tipos de cambio. Además resultará mucho más fácil llevar a cabo cualquier compraventa o inversión en otro país europeo. Así mismo, los intercambios comerciales extracomunitarios, en una economía cada vez más global, verán simplificadas sus transacciones, con la ventaja de que éstas se efectuarán en una moneda única y fuerte, que se convertirá en una de las tres más importantes del mundo junto con el dólar y el yen.

En efecto, la mayoría de los analistas coinciden en que el rigor impuesto por los conocidos como «criterios de Maastricht» para acceder a la Unión Económica y Monetaria, la independencia del nuevo Banco Central Europeo y su previsible rigor a imagen del tradicionalmente mostrado por el Bundesbank, todo ello unido a una economía europea asentada sobre una estabilidad económica y un previsiblemente bajo entorno de inflación, dará lugar a que los mercados financieros consideren al EURO como moneda refugio e importante moneda de referencia en el comercio mundial.

El EURO tendrá además el efecto beneficioso de terminar con la especulación monetaria internacional contra las actuales monedas más débiles de la Unión, generando, por tanto, una mayor estabilidad y confianza en Europa, que redundará en beneficio de un mayor crecimiento económico y del comercio, a la vez causa y efecto de aquel. Por último, la aparición definitiva e irreversible de un gran mercado único, con todas sus propiedades, potenciará las economías de escala y la competitividad de las empresas europeas en el conjunto de la economía mundial.

En definitiva, todos estos efectos estimularán los intercambios comerciales intracomunitarios y extracomunitarios y provocarán un mayor crecimiento del PIB de la Unión, a su vez imprescindible para combatir el paro, uno de los principales problemas a los que nos enfrentamos. Y, por supuesto, el mar será una vez más la principal vía por la que circularán los nuevos intercambios de Europa con el resto del mundo y una de las principales del comercio intracomunitario.

Asímismo, es previsible que la moneda única europea proporcione a la Unión un mayor peso en toda suerte de negociaciones internacionales en las que

participe, reforzando no sólo su influencia económica sino también política.

Así pues, las ventajas del EURO son notables, las cuales por otra parte cada vez gozan de un mayor reconocimiento. Así por ejemplo, en Alemania, el país con una moneda más fuerte y uno de los que cuentan con una opinión pública menos entusiasta con respecto a la moneda única, 58 catedráticos de economía han emitido recientemente un comunicado titulado «Iniciativas en favor de la moneda única europea», en el que condensan en diez puntos numerosos argumentos en favor del EURO. Estos argumentos en absoluto contradicen los anteriormente expuestos, que se ven reflejados y ampliados.

En lo que respecta a la cuantificación monetaria de los beneficios de la implantación del EURO, hay que decir que no es una tarea fácil. Un procedimiento aproximado consistiría en efectuar una estimación de los llamados «costes de la no-Europa», esto es de los que llevan asociados las actuales transacciones comerciales y cambiarias. Como referencia, los informes Cechini y Catherwood estimaron en su día los beneficios correspondientes al Mercado Unico de 1993, en un ahorro que oscilaba entre los 150.000 y los 216.000 millones de ECUs. Sin embargo, la implantación de una moneda única en un mercado de 370 millones de personas y en el primer ente comercial del mundo tendrá otros muchos efectos beneficiosos difícilmente cuantificables, no por ello menos importantes, que harán del EURO y del Comercio —fundamentalmente marítimo— dos elementos clave para conseguir la meta de una economía europea más próspera y competitiva en el seno de la nueva economía mundial.

Conclusiones

- El comercio mundial crece a un ritmo anual medio del 6%, se ha convertido en un motor imprescindible de crecimiento económico y de progreso y hace cada vez más interdependientes a los países y a los grandes bloques económicos.
- El mar es la vía natural de comunicación entre las grandes ciudades, regiones y países, por la que discurre el 80% de las mercancías intercambiadas en el mundo.
- El transporte por mar es el más económico y el menos contaminante.
- Los barcos continúan creciendo en tamaño y capacidad de carga, siendo necesarias infraestructuras portuarias cada vez mayores. En particular, el transporte de contenedores está creciendo a una tasa muy

elevada en todo el mundo, habiéndose convertido Algeciras en un importante puerto dentro de las grandes corrientes intercontinentales de este tipo de tráfico y en el más importante del Mediterráneo.

- La Unión Europea es el principal ente comercial del mundo, siendo las exportaciones extracomunitarias superiores a las de EE.UU. De ellas, una cifra superior al 90% se expide por mar.
- La flota mercante con bandera de alguno de los Estados miembros de la Unión supone el 14% de la flota mundial.
- La flota mercante controlada por armadores europeos, esto es incluyendo los buques abanderados en registros de libre matrícula, supone el 34% de la flota mundial. Puede decirse, pues, que Europa controla de algún modo la tercera parte de la flota mercante existente.
- El hecho de que más de la mitad de la flota europea ondee un pabellón extranjero plantea importantes inconvenientes para sus Estados y para la Unión, en particular falta de control sobre sus condiciones laborales y de seguridad en la navegación, sobre los beneficios obtenidos, sobre la nacionalidad de sus tripulaciones y sobre una hipotética necesidad de utilización de estos buques en caso de guerra o grave crisis internacional.
- Las principales importaciones y exportaciones europeas se concentran en la industria (maquinaria, material de transporte, manufacturas diversas, productos químicos) y corresponden en su mayoría al comercio con EE.UU. y con países del continente asiático.
- Entre las importaciones, alcanzan especial importancia estratégica las de petróleo y determinados minerales (cromo, molibdeno, manganeso vanadio y cobalto, entre otros), procedentes en su mayoría del sur del continente africano.
- La existencia de una poderosa flota mercante europea, deseablemente bajo pabellón de algún Estado miembro (el proyecto de un registro europeo «EUROS» ha sido recientemente abandonado) es importante por múltiples y variadas razones:
 - Garantizar las importaciones y exportaciones tanto en tiempo de paz como de crisis o guerra, manteniendo la independencia económica europea y los flujos vitales de mercancías que entran y salen de nuestros puertos.
 - Garantizar el tráfico marítimo intracomunitario y el cabotaje de los Estados.
 - Garantizar las necesidades de movilización y empleo de buques mercantes en apoyo de las operaciones militares necesarias en caso de guerra o de una grave crisis internacional. Los buques con

pabellón de conveniencia, y a menudo con tripulaciones extranjeras, introducen un factor de incertidumbre en tales situaciones, que sólo puede paliarse mediante el regreso de tales buques a pabellón europeo, la promulgación de legislaciones especiales de dudosa efectividad y el establecimiento de acuerdos previos entre Estados y armadores/navieros.

- El mantenimiento de un considerable número de puestos de trabajo relacionados con los barcos o empresas del sector, que asciende a dos millones y medio de personas en el conjunto del sector marítimo.
- En la actualidad la mejor forma de atraer los barcos controlados por armadores europeos a sus pabellones naturales es la consolidación y potenciación de los Segundos Registros europeos, el de Canarias entre ellos, al permitir a sus dueños importantes ventajas económicas y, por lo tanto, ser competitivos en un entorno mundial que así lo exige. De hecho, el número de buques europeos matriculados en registros de conveniencia parece haber tocado fondo en los últimos años, gracias a los Segundos Registros.
- La próxima liberalización del cabotaje en España aconseja seguir potenciando el Registro de Canarias, a fin no sólo de atraer a él a barcos de otros registros sino de mantener la entidad de la flota mercante que actualmente arbola pabellón español.
- Las necesidades previsibles de buques mercantes para la Unión en situaciones de grave crisis o guerra pueden considerarse cubiertas, si bien existen diversos problemas que habría que abordar, de los que el más importante lo constituye el elevado número de barcos con pabellón de conveniencia. En cualquier caso, es muy probable que ante una necesidad hubiera que acudir a la *contratación* de buques, deseablemente en cumplimiento de acuerdos previamente establecidos, como ya sucedió en la Guerra del Golfo, donde EE.UU. contrató 212 barcos, la mayoría de ellos con bandera extranjera.
- El comercio marítimo intracomunitario y con países cercanos demanda el 50% de los buques construidos en astilleros europeos y supone un subsector de gran importancia, pues el 30% del comercio entre países de la Unión (cuyos intercambios totales llegan a superar el comercio europeo con el resto del mundo) se realiza por mar. Este tipo de transporte está siendo potenciado por la actual política marítima europea y continuará creciendo apreciablemente en los próximos años.
- El tráfico de cabotaje continua su proceso de liberalización y alcanza

cifras muy importantes en los Estados del Sur de Europa. En España, la mayor parte de la flota de pabellón nacional se encuentra refugiada en él y se enfrentará a una gran competencia tras su liberalización. Ello hace imprescindible seguir potenciando el Registro de Canarias, más económico y competitivo, en beneficio de la flota mercante española.

- El transporte fluvial alcanza en Europa cifras muy importantes, si bien actualmente cuenta con un cierto exceso de capacidad. Entre éste y el transporte marítimo de corta distancia trasladan el 50% de las mercancías que se mueven entre países de la Unión, mientras que el transporte por carretera lo hace en un 43% y se encuentra seriamente congestionado. Frente a él, el transporte por vías marítimas y fluviales posee todavía importantes posibilidades de desarrollo.
- Los problemas del sector marítimo en Europa requieren de una visión global o sistémica para su correcta comprensión y solución. En este sentido, la Comisión está llamada a desempeñar un cometido clave como órgano promotor de puntuales y eficaces políticas marítimas y como coordinador de los diferentes Estados.
- La actual política de transporte marítimo tiene su principal asignatura pendiente en el área de la falta de competitividad de las flotas con banderas europeas frente a las que operan bajo banderas de conveniencia. En este sentido, la Comisión ha abogado recientemente por la adopción de una exigente legislación internacional en materia de registro de buques, que es de esperar las autoridades europeas consigan hacer llegar a buen fin frente a los organismos internacionales competentes.
- La política marítima europea considera necesario promover el máximo empleo de las nuevas tecnologías en el sector marítimo, en particular de la informática, a fin de garantizar su competitividad internacional.
- La implantación del EURO tendrá importantes efectos beneficiosos sobre la economía europea, al suprimir los diversos costes de las transacciones internas, unificar y simplificar las que tienen lugar con el resto del mundo e instaurar un verdadero mercado único, con sus correspondientes economías de escala. Al mismo tiempo, desaparecerá el actual riesgo de tormentas monetarias contra las monedas más débiles de la Unión y el EURO se convertirá en una poderosa moneda de referencia internacional junto con el yen y el dólar. Todo ello estimulará el comercio interno y externo, verdaderos motores de la economía europea y, en este proceso, el comercio marítimo continuará desempeñando el destacado papel que le corresponde.

Bibliografía

- Les Transports Maritimes 1995 (OCDE).
- La Política comunitaria de los Transportes Marítimos (Pedro J. Baena, 1995).
- Informe año 1995 del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.
- The International Contestability of Markets-Economic Perspectives: Issues Paper (OCDE).
- La Marina Mercante 1995-1996 (ANAVE).
- Reglamento 3577/92 de la CEE sobre la aplicación del principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros.
- Implementation of Regulation 3577/92 (Comisión Europea).
- Política Común de Transportes. Programa de Acción (Comisión Europea).
- Hacia una nueva Estrategia Marítima (Comisión Europea).
- Dictamen sobre la Comunicación de la Comisión «Hacia una nueva Estrategia Marítima» (Comité Económico y Social).
- La Política Comunitaria del Transporte Marítimo en la Unión Europea (Elvira Menéndez Pinedo).
- El futuro de la Europa Marítima (Comisión Europea).
- The Development of Short Sea Shipping in Europe (Comisión Europea).
- Dictamen sobre el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia en Europa (Comité Económico y Social).
- Is the European seafarer an endangered species? (Neil Kinnock).
- New proposals to enhance the competitiveness of Europe's shipping and maritime industries (Comisión Europea).
- Comunicación sobre una política común de organización del mercado de la navegación interior (Comisión Europea).
- La Logística Marítima en la confrontación NATO—Pacto de Varsovia (C.N. Cuquerella 1984).
- The Merchant Fleet and Deterrence (BMCF 1988).
- Anuario El País de 1996.
- Anuario El Mundo de 1996.
- Revista ANAVE.
- Importancia de los minerales estratégicos para España (Carlos Tortosa, 1990).