

1 **ANÁLISIS SECTORIAL Y PONENCIA SOBRE POLÍTICA**
2 **MARÍTIMA**

3 Una sociedad democrática, como la española, que presume de pertenecer a un
4 Estado de derecho, integrada en Europa y comprometida con el proceso de la
5 Unión Europea, a la que se añade su peso específico creciente en América del
6 Norte y, muy especialmente, en América del Sur, tanto en el ámbito político,
7 como en el económico y social, y que no pierde de vista a los mercados
8 asiáticos y africanos, por cierto, estos últimos muy necesitado de vigorosas
9 actuaciones globales; debería haberse hecho acreedora de un cambio de actitud
10 en el comienzo del nuevo siglo, diferenciándose de la mantenida durante el
11 último paso del siglo anterior.

12 En lo que respecta al continente americano, concretamente a los Estados
13 Unidos, no debe olvidarse que la fuerza emergente en este milenio será la
14 hispana, por esta circunstancia, nuestro país, asumiendo su responsabilidad,
15 deberá jugar un papel estratégico creciente como puente cultural, político,
16 social y, sobre todo, histórico entre el Norte y el Sur, el Este y el Oeste. La
17 relación entre Europa y América, con sus diferentes culturas y sociedades será
18 donde quede patente nuestro papel histórico, siendo éste nuestro mejor
19 referente y tradición.

20 Si hacemos un esfuerzo y recordamos cuando en 1.992 España celebraba la
21 efemérides del descubrimiento, a muchos les sirvió de reflexión para descubrir
22 nuestros ancestros como pueblo navegante y comercial, síntesis del
23 Mediterráneo y del Atlántico y, al mismo tiempo, crisol de las ciencias árabes,
24 judías y cristianas, que dieron soporte primero a nuestra propia nación y luego
25 a todos los nuevos mundos que fuimos capaces de descubrir y abrirlos a la
26 nueva civilización.

27 ¿Cómo es posible que con este pasado se nos puedan olvidar nuestros mejores
28 referentes históricos y hayamos perdido la sensibilidad hacia lo marítimo?.

29 Nuestras conquistas y desastres históricos han estado íntimamente unidos a
30 nuestro potencial marítimo, aunque mejor deberíamos decir, concretamente, a
31 nuestras carencias.

32 Por supuesto los éxitos si se han celebrado siempre en la mar o en íntima
33 alianza con ella.

34 Estas razones nos llevan a analizar el peligro que de nuevo nos encontramos,
35 ya que este siglo nos va a exigir utilizar nuestros mejores conocimientos como
36 pueblo mariner, para poder sobrevivir y, al mismo tiempo, ejercer el rol
37 protagonista que todos deseamos y necesitamos.

38 Los conocimientos marítimos nos deben ayudar, por un lado, a diferenciar la
39 situación en la que nos encontramos en relación con nuestra política y, al
40 mismo tiempo, debemos decir donde queremos estar en el futuro,

1 facilitándonos de esta manera las velocidades y los rumbos adecuados a todo
2 tipo de navegaciones.

3 La verdad es que nuestros insignes tratadistas, tanto del cuerpo civil como
4 militar, se han esforzado con poco éxito en denunciar la falta de sensibilidad y
5 posicionamiento de todos los partidos políticos en el análisis de la situación
6 del Sector, así como la elaboración, defensa y consecución de los objetivos
7 que den respuestas a nuestros problemas marítimos.

8 Por otro lado, por desgracia, nuestras universidades no nos han enseñado
9 siquiera ni en las áreas de los conocimientos económicos, históricos, técnicos
10 ni jurídicos, una visión global integradora, tanto de nuestra posición como de
11 nuestros intereses, y hemos tenido que descubrirlo a base de estudiar las
12 posiciones de nuestros competidores. En este contexto es patente la necesidad
13 imperiosa de elaborar y proponer una política marítima que integre y defienda
14 nuestra posición estratégica global como nación independiente, si bien
15 integrada en la Unión Europea. Este hecho nos obliga a identificar los
16 escenarios que sirvan para desplegar esta política marítima y que, en síntesis,
17 son los siguientes:

- 18 • A) Ámbito internacional.
- 19 • B) Ámbito europeo
- 20 • C) Ámbito nacional
- 21 • D) Ámbito de comunidades autónomas.

22 Como se puede observar, todos estos ámbitos se corresponden o se identifican
23 con diferentes escenarios del mercado que, si bien responden a conceptos cada
24 vez mas globales e interrelacionados entre si, tienen a su vez características y
25 circunstancias propias y específicas, dado que además los ámbitos de los
26 condicionantes y responsabilidades políticas son cada vez mas determinantes y
27 se pueden identificar fácilmente. Por ello estamos obligados a elaborar,
28 proponer y proceder a dar respuestas coordinadas y coherentes capaces de
29 servir a nuestros intereses en cada uno de los escenarios mencionados.

30 Por otra parte los errores del pasado son de sobra conocidos. Fuimos
31 proteccionistas a ultranza cuando en el resto de Europa soplaban huracanes
32 liberales; nos incorporamos tarde y mal a la Unión Europea y por nuestro
33 primitivismo y falta de capacidad negociadora no fuimos capaces de disponer
34 de los instrumentos de competitividad que utilizaron otros países (por ejemplo,
35 incluso Luxemburgo creó el Segundo Registro antes que España). Recordemos
36 que el Registro Español se creó a finales de 1.992 y se fue perfeccionando
37 hasta finales de 1.998.

38 En este más que difícil contexto debemos saber definir una política capaz de
39 responder al reto del mercado internacional y global, donde la competencia

1 mas feroz va a seguir imponiéndose y, por supuesto, los grandes megacarriers,
2 petroleros y gaseros serán los grandes protagonistas del futuro, por ejemplo
3 Maersk, Evergreen, Sea Land, y Teekay ya han tomado sus grandes opciones
4 y cabe destacar que España ocupa un lugar entre sus intereses estratégicos. No
5 sabemos si debemos felicitarnos por ello, pero si debemos ayudar a su
6 potenciación y garantía de futuro.

7 Asimismo, nuestra total integración en la OTAN y alineamiento en la Alianza
8 Atlántica nos va a exigir ejercer nuevos roles estratégicos, ocupando y
9 defendiendo adecuadamente nuestras posiciones e intereses en escenarios
10 mundiales cada vez más complejos y sofisticados todos ellos, a menudo,
11 alejados de nuestras posiciones locales y nacionales. ¿Cuáles serán esos
12 escenarios donde se van a jugar los grandes intereses económicos con sus
13 imprevisibles repercusiones en los suministros energéticos de materias primas
14 y de carga general, todos ellos fundamentales e imprescindibles en nuestro
15 bienestar económico y social actual? No lo sabemos, pero si debemos anticipar
16 cual será nuestra posición y prepararnos para defenderla adecuadamente.

17 Otro de los ámbitos descritos es el europeo, y aquí cabe destacar nuestra actual
18 pérdida de pulso, bien contrastado en Bruselas con las confrontaciones
19 políticas del Partido Popular (valgan como ejemplo el fracasado Acuerdo de
20 Pesca con Marruecos o la Reforma de la Política Pesquera Común), pasando
21 de ser un país de impulso europeísta a estar enfrentados a la Comisión por
22 cuestiones incomprensibles, y que en nada nos benefician. A esta situación nos
23 llevaron frases prepotentes del estilo “*Lo resolveremos en el Tribunal de*
24 *Luxemburgo...*” que no denotan por quien las pronuncian más que la
25 incapacidad de establecer políticas y cauces de diálogo que reconduzcan
26 nuestros intereses con mejores capacidades de defensa y éxito.

27 Pues bien, si el descrédito europeo a que nos llevaron las decisiones del
28 Gobierno Popular era un hecho grave en este ámbito, a ello debe de añadirse la
29 reciente ampliación de la Unión Europea, accediendo a ella nacionales y
30 navieras de países cuya legislación, en lo referente a condiciones de trabajo, es
31 más propia de banderas de conveniencia que de países miembros de un Ente
32 que predica la igualdad y no discriminación, pudiendo dar al traste con los
33 avances sociales conseguidos hasta el momento.

34 Y aquí precisamente, en este punto crucial, es donde debemos pararnos.
35 Nuestra supervivencia en una situación de crisis asentada, a la que se añade la
36 falta de actuaciones, de discursos y coherencia, todo ello debido a las políticas
37 desplegadas por la Administración Popular, dependerá de cómo articulemos
38 nuestras posiciones en política marítima, de la definición de nuestros
39 objetivos, así como del establecimiento de una buena estrategia. Para ello
40 deberíamos plantearnos una serie de interrogantes: ¿Qué están haciendo
41 nuestros competidores? ¿Acaso nuestros socios europeos han desmantelado
42 sus astilleros, han jubilado sus navieros y tripulaciones y ya no quieren saber
43 nada de sus marinas mercantes y sus pesquerías? ¿Qué está haciendo mientras
44 tanto la Unión Europea?

1 Un análisis de la normativa marítima europea del último periodo, así como de
2 los documentos estratégicos y de los modelos comparados nos debería servir
3 de guía; pero, tal vez, conviene que en primer lugar pusiésemos en claro
4 nuestras ideas.

5 La política marítima nos debe de servir de cauce e instrumento a la
6 consecución de objetivos que previamente hayamos definido e identificado.
7 ¿Cuáles y cuantos son estos?. Haciendo una síntesis clásica podrían ser los
8 siguientes:

9 a) Armadores y navieros como empresarios.

10 b) Tripulantes europeos como empleo especializado.

11 c) Industria naval y auxiliar como tejido empresarial.

12 d) Administración marítima incluyendo formación marítima competitiva
13 como ente responsable y planificador y, sobre todo, garante de los
14 intereses generales.

15 e) Agencia marítima, Salvamento Marítimo y Lucha contra la
16 contaminación.

17 Todo ello debe integrarse en el llamado foro de las industrias marítimas
18 que, por cierto, apenas han iniciado su andadura en España.

19 ¿Cómo puede ignorar España los intereses que se encuentran en todos y
20 cada uno de los apartados y en el cómputo que se integran todos ellos bajo
21 la rúbrica de la política marítima española?. Nadie en sus cabales puede
22 ignorar esta realidad de la que depende el transporte, el petróleo y el gas;
23 sectores todos ellos estratégicos, desde su distribución a los instrumentos
24 que favorecen las importaciones, y que cada vez van a depender más de los
25 medios de transporte, de la logística y de los servicios multimodales
26 competitivos. ¿Qué definición de todos estos medios tenemos en la
27 actualidad? ¿Cuáles son las propuestas para garantizar los existentes y
28 proyectarlos hacia el futuro?. ¿Tenemos instrumentos de implantación de
29 empleo que garanticen el futuro de nuestros tripulantes y, más aún, de
30 nuestros actuales estudiantes?. Con todo, esto es observado con
31 indiferencia y burocracia por parte del Gobierno y su Administración
32 Marítima sin que les importe en absoluto su supervivencia y, más aún, su
33 realidad actual y futura.

34 Creemos que la insensibilidad de las distintas administraciones marítimas
35 anteriores está acreditada, no debiendo producirse en el presente y siendo
36 un error lamentable e imperdonable si se proyectase en el futuro. Por esto,
37 queremos desde U.G.T.-MAR contribuir, elaborar y enviar al Gobierno
38 propuestas constructivas que sirvan al interés general de los españoles y les
39 permitan conocer los efectos negativos de continuar ignorando los cambios
40 que se están produciendo en la competencia sin que nosotros tengamos

1 posiciones estratégicas que sirvan a los intereses de los marinos y
2 armadores españoles.

3 Pues bien, para la consecución de los fines indicados, debemos tomar
4 posiciones que evidencien necesidades y posibles alternativas. Es una
5 realidad que no hay actividad económica posible si no hay empresa y, que
6 a la vez, esta no existe si no hay trabajadores y empresarios.

7 En el ámbito marítimo los empresarios específicos son los armadores y
8 navieros. Sin ellos es evidente que no hay marina mercante, ni empleo ni
9 tráfico marítimo ni futuro para otras actividades económicas
10 interdependientes todas ellas de un transporte marítimo seguro y eficaz. A
11 este respecto deberíamos preguntarnos ¿Qué están haciendo Alemania,
12 Holanda, Francia, Dinamarca, Suecia, Noruega, Italia , etc... en este
13 ámbito?. ¿Confían todo a los mecanismos reguladores del comercio y del
14 mercado internacional a la de las políticas de la Unión o también toman
15 medidas y posiciones a nivel nacional y regional?. ¿Existen apoyos
16 específicos a la financiación de políticas fiscales incentivadoras a estas
17 industrias y subvenciones a la formación y al empleo?.

18 La respuesta en cada caso es similar, todos estos países han tomado
19 medidas de apoyo al desarrollo de sus industrias marítimas y tratan de
20 impulsar sus actividades actuando en cada caso en el marco de la
21 competencia europea e internacional pero, en ningún caso, olvidando el
22 peso creciente que el cabotaje europeo va a tener en la nueva Europa.

23 ¿Tiene España medidas en este ámbito? ¿Están en marcha elaborarlas? ¿Ha
24 enviado el Gobierno al Parlamento proyectos en este sentido? ¿Los Grupos
25 de la oposición impulsan medidas favorecedoras del empleo marítimo y del
26 asociado en este Sector? ¿Qué hacen por su parte los navieros?. ¿Han
27 solicitado estos apoyos al Gobierno? ¿Han planteado alternativas similares
28 a los restantes países de la Unión Europea?. La respuesta a todas estas
29 interrogantes es el “no” rotundo.

30 U.G.T.-MAR asume además de la defensa del contenido de esta ponencia y
31 sus orientaciones que va a elevar al Gobierno español a la Unión Europea,
32 a los Gobiernos de las Comunidades Autónomas litorales y demás
33 interlocutores sociales. Nuestro compromiso de colaboración con todas
34 aquellas organizaciones e instituciones que tengan representatividad en el
35 Sector y que apuesten por defender posiciones similares tendentes a la
36 adopción de políticas favorecedoras en torno a los siguientes objetivos:

37 a) Apoyo a la supervivencia y al futuro de las empresas navieras
38 españolas por medio de los siguientes instrumentos:

- 39 • Adaptación de un sistema de financiación de las empresas
40 armadoras y navieras y de sus actividades facilitándoles
41 incentivos fiscales similares a los países competidores, todo ello

- 1 siempre y cuando respeten empleos comunitarios bien regulados
2 por un acuerdo marco o convenios colectivos.
- 3 • Acceso inmediato al Registro Especial de Buques de toda la
4 flota de pesca industrial, siempre y cuando empleen mano de
5 obra comunitaria y sus condiciones sociolaborales y económicas
6 estén reguladas por convenios colectivos.
- 7 • Regulación de apoyos específicos al empleo, a la formación y a
8 la innovación tecnológica en el sector marítimo.
- 9 b) Defensa del criterio de la no identificación de cabotaje consecutivo con
10 el cabotaje nacional, por ser aquél claramente discriminatorio tanto en
11 sus condiciones como en sus competencias.
- 12 c) Defensa por parte del Gobierno Español de la inclusión en la
13 modificación del reglamento de cabotaje y de los instrumentos que
14 permitan la supervivencia en los mercados nacionales como
15 vertebradores económicos y sociales necesarios para el desarrollo
16 coherente del sistema, y no como meros sub-instrumentos de los
17 mercados internacionales.
- 18 d) Oposición frontal a la generalización de las condiciones del estado del
19 pabellón sobre las del estado de acogida (puerto) por resultar
20 discriminatorias y contrarias a los objetivos prioritarios establecidos por
21 la Unión Europea que, entre otros, son:
- 22 • Defensa del empleo europeo (comunitario)
- 23 • Defensa de las empresas europeas (comunitarias)
- 24 • Defensa y promoción de la tecnología propia y del desarrollo de
25 las industrias marítimas como instrumentos vitales, tanto en el
26 aspecto económico-social como en la defensa de la soberanía del
27 conjunto de la Unión Europea.
- 28 • Adecuado desarrollo de las disposiciones establecidas en la Ley
29 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en materias de
30 navegación de los intereses y obligaciones de los servicios
31 públicos.
- 32 • Coordinación de la política marítima del Estado con la de las
33 Comunidades autónomas litorales, evitando las desconexiones o
34 roturas entre los mercados europeos, los nacionales españoles,
35 los regionales o los locales, tanto de las islas como de los
36 territorios aislados.

- 1 e) Creación de una agencia marítima que controle, coordine y gestione
2 todo lo relacionado con el salvamento marítimo y lucha contra la
3 contaminación y preservación del medio ambiente marítimo.
- 4 f) Defensa de las líneas regulares internacionales como instrumentos de
5 exportación y presencia española en otros mercados.
- 6 g) Defensa de la política marítima que integre y promocióne el conjunto
7 de las empresas marítimas y especialmente a los elementos estratégicos
8 siguientes:
- 9 • Industrias armadoras y navieras.
 - 10 • Empleo y formación..
 - 11 • Innovación y tecnología.
- 12 h) Elaboración y defensa de una ley de pesca efectiva y responsable.
- 13 i) Impulso necesario para la desaparición de la denominada primera zona
14 a los efectos de generación de coeficientes reductores, siendo incluida
15 la navegación que se realice en esta zona dentro de las navegaciones
16 que están comprendidas en la segunda y tercera zona, y ello en base al
17 endurecimiento de las condiciones de trabajo tras la liberalización del
18 cabotaje europeo.

19 **CONCLUSIONES**

20 A modo de síntesis, en cuanto a medias a tomar, U.G.T.-MAR propone las
21 siguientes:

- 22 a) España debe de dotarse de una política marítima que sirva a sus
23 intereses estratégicos, económicos, políticos y sociales y que a su
24 vez defienda los elementos constitutivos definidos como esenciales
25 en el presente informe, tratando de hacerlo siempre desde el diálogo
26 y el consenso entre las posiciones del Gobierno de los responsables
27 autonómicos y los interlocutores sociales.
- 28 b) España deberá defender ante la Unión Europea una posición que
29 evite el avance del impulso liberalizador a ultranza, sin los
30 contrapesos y equilibrios, con los restantes objetivos prioritarios a
31 nivel europeo; defensa de la industria y sus empleos marítimos. La
32 extensión de la ola liberalizadora hasta los últimos rincones del
33 mercado representa la imposición de condiciones desiguales que
34 terminarían de liquidar los restos de las navieras y, por consiguiente,
35 los empleos del Sur de Europa, destruyendo el tejido empresarial y
36 profesional con muchos siglos de tradición y el trascendental avance
37 no solo marítimo sino también hacia nuestras posiciones e intereses
38 generales. La no aplicación equilibrada de los criterios mencionados



- 1 llevaría a la definitiva destrucción de empresas y empleos, primero
2 del Sur de Europa y, luego, del resto, lo cual es totalmente
3 contradictorio con los objetivos prioritarios establecidos por el
4 Parlamento Europeo por la Comisión y por el propio Consejo.
- 5 c) El Gobierno, la Administración y los interlocutores sociales deberán
6 actuar de consenso permanente ante una situación, ya de por sí
7 grave, que en caso de prolongarse avocará definitivamente a la
8 destrucción irreversible del Sector, con los graves efectos que esto
9 supone sobre los intereses de los ciudadanos, así como sobre los
10 intereses empresariales, políticos y sociales, que no deben ni pueden
11 ser ignorados.