

I

(Resoluciones, recomendaciones y dictámenes)

DICTÁMENES

COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO

487^A SESIÓN PLENARIA DE LOS DÍAS 13 Y 14 DE FEBRERO DE 2013

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Industrias náuticas: una transformación acelerada por la crisis» (Dictamen de iniciativa)

(2013/C 133/01)

Ponente: **Edgardo Maria IOZIA**

Coponente: **Patrizio PESCI**

El 12 de julio de 2012, de conformidad con el artículo 29.2 de su Reglamento interno, el Comité Económico y Social Europeo decidió elaborar un dictamen de iniciativa sobre el tema

Industrias náuticas: una transformación acelerada por la crisis.

La Comisión Consultiva de las Transformaciones Industriales, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 22 de enero de 2013.

En su 487^o pleno de los días 13 y 14 de febrero de 2013 (sesión del 13 de febrero de 2013), el Comité Económico y Social Europeo aprobó por 70 votos a favor y 2 abstenciones el presente dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 La náutica, consistente en navegar por el agua por placer, ya sea con una embarcación (barco a vela o motor, canoa, kayak, etc.) o mediante las numerosas actividades náuticas disponibles (windsurf, kitesurf, inmersión submarina, pesca recreativa, etc.) siempre ha sido practicada en Europa por todas las clases sociales desde hace muchísimos años. En este sentido, la náutica europea no se considera solo un pasatiempo estival, sino que contribuye a desarrollar y comunicar valores deportivos, culturales, medioambientales y sociales. Por ello, la náutica popular europea desempeña un importante papel social y sostiene los valores de la Unión Europea.

1.2 A través de la náutica, las jóvenes generaciones, en particular, pueden aprender a respetar la naturaleza, a valorar el trabajo en común y el sentido de la responsabilidad; pueden socializar, hacer una actividad deportiva amena y con costes

moderados, conocer nuevos territorios con el turismo náutico y acceder a las áreas marinas de particular valor. Recientemente la náutica ha asumido una función terapéutica, dirigida a las personas con discapacidad y a las que han perdido la confianza en sí mismas, contribuyendo a su reinserción y a la recuperación de la seguridad perdida.

1.3 El presente dictamen parte de la observación efectuada por el Comité Económico y Social Europeo (CESE) de que el mercado único europeo por lo que respecta a la náutica aún es imperfecto. La audiencia pública celebrada en octubre de 2012 con motivo del Salón Náutico Internacional de Génova (Italia) con la participación de representantes de la Comisión y del Parlamento Europeo, de la industria náutica, de los trabajadores, de los usuarios y consumidores, de las universidades y de las asociaciones ecologistas, puso de relieve las numerosas dificultades que siguen existiendo en el mercado europeo para este sector. Por ello, el CESE invita a la Comisión Europea a que

considere las acciones propuestas en el presente dictamen, que son necesarias para completar el mercado único y combatir las barreras y otras restricciones que aún subsisten a nivel nacional e internacional.

1.4 La industria náutica europea ha registrado en estos años de crisis una caída en picado de la producción, del orden del 40 % al 60 % según los diferentes países, con una pérdida de 46 000 puestos de trabajo y una contracción de la facturación total del sector manufacturero del orden de 3 000 a 4 500 millones de euros, pero, pese a todo, sigue siendo la industria náutica más importante del mundo, donde se asiste a la debilitación del competidor americano y al crecimiento de nuevos países emergentes como Brasil, China y Turquía.

1.5 El CESE considera indispensable no dispersar este patrimonio de competencias y de capacidad innovadora, que ha permitido resistir a las empresas, aumentando su vocación por las exportaciones, pero centrándose casi exclusivamente en los productos de alta gama.

1.6 El Mar Mediterráneo es el área en la que se concentra más del 70 % del turismo náutico mundial, lo que supone un ingreso muy importante para los países costeros. Este turismo se ve obstaculizado por normativas nacionales muy diferentes unas de otras en materia, por ejemplo, de registro de embarcaciones de recreo, licencias de navegación y medidas de seguridad, por citar solo las más importantes.

1.7 El CESE, si bien es consciente de las diferentes sensibilidades que existen en los países con antigua vocación marinera, recomienda a la Comisión que encuentre soluciones comunes, y considera de particular interés para el sector comenzar a asistir a la aplicación del principio de no discriminación directa ni indirecta que regula el mercado interior en materia de circulación de bienes, servicios y personas.

1.8 En Europa, mientras se armonizan a nivel europeo las exigencias de seguridad y medioambientales para la construcción de las embarcaciones de recreo, el marco normativo de la navegación de recreo de las mismas embarcaciones varía considerablemente de un país a otro por lo que respecta a las condiciones de utilización (licencias náuticas, matriculación, reglamentos y equipos de seguridad, fiscalidad, etc.). Estas diferencias nacionales fragmentan el mercado único europeo, creando confusión entre los operadores económicos y los usuarios, así como cierta forma de competencia desleal. El ejemplo más flagrante es, por supuesto, el Mar Mediterráneo, donde desde España hasta Grecia, pasando por Francia, Italia, Eslovenia y Croacia, la náutica se regula de forma diferente en cada país. Tales diferencias de trato no existen para otros medios de transporte como el automóvil, el tren o el avión.

1.9 En el curso de la interesante audiencia mantenida durante el Salón Náutico Internacional de Génova, los representantes de la industria náutica en sus diversos componentes, los representantes de los trabajadores del sector y las asociaciones ecologistas solicitaron unánime y enérgicamente que la Unión Europea emprenda iniciativas idóneas para apoyar las actividades de la industria náutica.

1.10 Además de constituir un sector en el que la innovación, la investigación y el desarrollo son esenciales para su propia supervivencia, a diferencia de tantos otros sectores, la industria náutica no pide medidas extraordinarias ni ayudas económicas, sino tan solo iniciativas y acciones para que el mercado único europeo en este sector sea una realidad.

1.11 El CESE comparte la preocupación de los representantes del sector náutico y pide a la Comisión que acompañe la adopción de la revisión de la Directiva 94/25/CE sobre embarcaciones de recreo con una eslora máxima de 24 metros con otras iniciativas para incluirlas en un plan de acción específico. Sería de gran utilidad preparar un libro verde sobre las medidas que deberá adoptar la industria náutica, y con la participación de todas las partes interesadas, definiendo seguidamente un plan de acción que sea coherente con los principios generales de una nueva política industrial europea ⁽¹⁾ y de una política europea para un turismo sostenible ⁽²⁾.

1.12 El CESE subraya, en particular, algunas cuestiones que habrá que abordar y resolver:

- Negociar con terceros países (en particular, con Estados Unidos, China y Brasil) nuevas normas de **reciprocidad** para el acceso de los productos europeos a sus mercados.
- Aumentar la vigilancia del mercado para evitar las importaciones procedentes de terceros países de barcos de recreo no conformes a los parámetros europeos en materia de ruido y emisiones, dando lugar así a una competencia desleal.
- Favorecer una formación homogénea y continua que permita reconocer las cualificaciones profesionales adquiridas, impulsando la movilidad laboral. Las fuerzas sociales abogan por un pasaporte europeo de la formación en el sector.

⁽¹⁾ Comunicación de la Comisión Europea «Una industria europea más fuerte para el crecimiento y la recuperación económica», (COM(2012) 582 final).

⁽²⁾ Comunicación de la Comisión Europea «Europa, primer destino turístico del mundo: un nuevo marco político para el turismo europeo», COM(2010) 352 final.

- Constituir un banco de datos europeo sobre la siniestralidad de la navegación recreativa y la náutica, a fin de poder comprender cuáles son los riesgos de estas actividades y adoptar las regulaciones de seguridad y las normas más apropiadas.
- Adoptar reglamentos de seguridad uniformes en el territorio de la Unión y, en particular, en las cuencas marinas como el Mar Mediterráneo, el Mar Báltico y otros mares europeos.
- Encargar un estudio técnico para revisar el sistema actual de las categorías de diseño, como solicita también el Parlamento Europeo en el marco de la revisión de la Directiva 94/25/CE.
- Facilitar el acceso de las industrias náuticas a los fondos europeos de investigación, desarrollo e innovación, como sucede en las industrias dedicadas a otros medios de transporte.
- Promover la adopción y el uso de normas internacionales que sean efectivamente respetadas. Estados Unidos, por ejemplo, participa en la elaboración de las normas ISO, pero no las reconoce ni las usa a nivel internacional, pues prefiere las normas americanas.
- Armonizar los tratamientos fiscales en materia de turismo náutico en el mercado único. Algunos Estados miembros equiparan el IVA que aplican a las tarifas portuarias y los alquileres de barcos al IVA reducido vigente en la industria hotelera, mientras que otros aplican los tipos normales con una evidente desventaja injustificada para los operadores nacionales.
- Reforzar el atractivo de la náutica para las jóvenes generaciones, tanto como actividad profesional como recreativa y deportiva.

2. La industria náutica europea

2.1 La industria náutica en Europa está constituida hoy en día por más de 37 000 empresas, que dan empleo directo a 234 000 personas y genera una facturación anual de 20 000 millones de euros en 2011. El 97 % de las empresas son pequeñas y medianas empresas, mientras que los grandes grupos, en su mayoría estructurados, son cerca de una decena. La crisis económica y financiera en 2008 y 2009 provocó una reducción media de las ventas y de la producción industrial del orden del 40/60 %, y todos los segmentos de productos se vieron afectados. Desde 2009 la crisis económica ha provocado la pérdida de más de 46 000 puestos de trabajo y una contracción de la facturación total del sector manufacturero del orden de 3 000 a 4 500 millones de euros. En las grandes

empresas y en las pymes se ha perdido el mismo porcentaje de puestos de trabajo. Tanto la pérdida de puestos de trabajo como la reducción de la facturación han tenido lugar esencialmente en la sección industrial del sector (es decir, los astilleros navales y la fabricación de accesorios y componentes). Los servicios (alquiler/flete de barcos de recreo, reparación y mantenimiento, marinas y puertos deportivos), que hasta ahora habían resistido en gran medida, han empezado a sentir la crisis a partir de este año. Pero aunque la crisis ha modificado profundamente el escenario internacional, Europa sigue siendo el líder mundial frente a la debilitación del competidor americano y el crecimiento de los países emergentes, como Brasil, China y Turquía ⁽³⁾.

2.2 La actividad industrial del sector cubre todo el ámbito de producción de los astilleros navales, desde las embarcaciones menores hasta los superyates de más de 100 metros de eslora; sin embargo, la industria náutica se dedica, más tradicionalmente, a la producción de embarcaciones con una eslora máxima de 24 metros (cuya construcción está regulada por la Directiva 94/25/CE). La utilización de tales embarcaciones varía: embarcaciones de recreo, pequeñas embarcaciones profesionales para los guardacostas, la policía marítima y las aduanas, pequeños buques de pasaje utilizados en zonas turísticas y en las islas, así como barcas especializadas. La industria produce los equipos y componentes (motores y sistemas de propulsión, aparejos, electrónica y sistemas de navegación, velas, pinturas, mobiliario interior), los accesorios náuticos (dispositivos de seguridad, productos textiles, etc.) y los equipamientos para las actividades náuticas deportivas (submarinismo, windsurf, kitesurf, canoas/kayak, etc.).

2.3 Las actividades de servicio son numerosas y variadas, ya que cubren la gestión y el desarrollo de los 4 500 puertos deportivos y marinas de Europa (que ofrecen 1,75 millones de amarres para una flota europea de 6,3 millones de barcos), así como el comercio y el mantenimiento de las embarcaciones, el alquiler y el flete marítimo y fluvial (con o sin tripulación), las escuelas náuticas, los expertos marítimos, los servicios financieros y de seguros especializados en la náutica, etc.

2.4 Hoy en Europa 48 millones de personas practican una o más actividades náuticas, y 36 millones de ellas practican la navegación (a motor o a vela) ⁽⁴⁾. El perfil del navegante de recreo refleja efectivamente las diferentes categorías sociales de cada nación: las actividades náuticas, aunque, debido a los medios de comunicación, suelen padecer injustamente una imagen asociada exclusivamente al lujo, no están reservadas a una élite social. Se puede hablar apropiadamente, sobre todo, de «náutica popular».

⁽³⁾ Los datos estadísticos proceden de las estadísticas anuales del sector náutico publicadas en el *Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book* (2007-2012).

⁽⁴⁾ Fuente: European Boating Industry, *Annual ICOMIA Boating Industry Statistics Book*.

2.5 Por otra parte, desde hace una decena de años se observa el fenómeno del aumento de la edad media de los usuarios de embarcaciones de recreo en línea con las tendencias demográficas europeas, lo que resulta preocupante para el futuro de la náutica.

2.6 A lo largo de los años, en varios países europeos, las empresas náuticas y las federaciones deportivas han desarrollado, mediante sus asociaciones, diversas iniciativas para ofrecer experiencias náuticas a las jóvenes generaciones. Estas diversas iniciativas tienen por objetivo dar a conocer la náutica como actividad deportiva y turística, así como una fuente de oportunidades de carrera, ofreciendo a los aprendices y estudiantes experiencias profesionales y prácticas laborales en empresas. Estas iniciativas nacionales podrían emprenderse también a nivel europeo, en el sentido de organizar acciones colectivas de promoción de la náutica, con motivo de actos como, por ejemplo, el Día Marítimo Europeo del 20 de mayo ⁽⁵⁾.

2.7 Con 66 000 km de costa, Europa es el primer destino mundial para la navegación de recreo. Las actividades náuticas, que generalmente son marítimas, también se practican a nivel continental, con una gran presencia en algunas naciones, tanto a lo largo de los 27 000 km de vías fluviales, como en los lagos (en Europa hay 128 lagos con una superficie superior a los 100 km²). En particular, el Mar Mediterráneo concentra por sí solo el 70 % de la actividad chárter náutica mundial en todas las categorías de eslora.

2.8 La industria europea es una industria abierta y competitiva que intercambia cerca de dos tercios de la producción en el mercado interior y exporta a los mercados tradicionales como Estados Unidos, Canadá y Australia/Nueva Zelanda. A raíz de la caída de la demanda en esos países, la industria europea asiste a un aumento cada vez mayor de las exportaciones hacia los mercados emergentes de Asia (principalmente a China) y de América Latina (principalmente a Brasil), donde la demanda es fuerte, pero cuyas autoridades locales quieren proteger y desarrollar la industria nacional. En Asia, las dificultades administrativas y los trámites de importación desaniman, en particular, a las pymes europeas. La marca CE de los productos europeos no es generalmente reconocida y los astilleros deben presentar su propia documentación técnica para obtener una homologación local, lo que plantea serios problemas, en términos de

protección de la propiedad intelectual, a la industria náutica europea, con costes exorbitantes para las pymes, al tiempo que lleva a las grandes empresas a la deslocalización.

3. Efectos de la legislación europea en la industria náutica

3.1 En 1994 se adoptó la Directiva europea sobre las embarcaciones de recreo (Directiva 94/25/CE) que ha permitido la armonización a nivel europeo de los requisitos de seguridad para las embarcaciones de recreo con esloras comprendidas entre los 2,5 y los 24 metros. Dicha directiva fue modificada en 2003 (Directiva 2003/44/CE) con la adición de nuevos requisitos de tipo medioambiental (como, por ejemplo, la reducción de los niveles de emisiones de gases y contaminación acústica de los motores marinos) y la inclusión de las «*personal watercraft*» (motos acuáticas o *jet-skis*) en el ámbito de aplicación de la directiva.

3.2 En el espacio de quince años, la aplicación de esta Directiva sobre las embarcaciones de recreo ha determinado el desarrollo, a nivel internacional, de más de 60 normas armonizadas EN-ISO, aplicables a las embarcaciones y a las «*personal watercraft*». Tales normas, de origen europeo, son hoy utilizadas como punto de referencia técnica a nivel internacional. La Directiva 94/25/CE también ha permitido la creación de un mercado único europeo para las embarcaciones de recreo, facilitando las condiciones para el comercio, la competencia y los intercambios intraeuropeos. El CESE solicita a la Comisión que presente propuestas coherentes, a fin de permitir la creación de un mercado único europeo para los servicios náuticos, creando una convergencia de las condiciones de utilización y de navegación en Europa.

3.3 La Directiva 94/25/CE está actualmente en curso de revisión y debate entre el Parlamento Europeo y el Consejo (propuesta de Directiva COM(2011) 456 final). Los cambios más notables se refieren a una reducción adicional de los niveles de emisiones de gases para los motores marinos, la obligación de instalar a bordo depósitos o sistemas de tratamiento de las aguas residuales y la adaptación a los requisitos del nuevo marco jurídico europeo para la comercialización de los productos armonizados (Decisión n° 768/2008 y Reglamento 765/2008/CE). El CESE se ha pronunciado a favor de la propuesta de revisión ⁽⁶⁾.

⁽⁵⁾ El Día Marítimo Europeo 2013 girará en torno al tema del desarrollo costero y del turismo marítimo sostenible los días 21 y 22 de mayo en Malta, con el apoyo de la Comisión Europea (DG de Asuntos Marítimos).

⁽⁶⁾ Dictamen del CESE sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las embarcaciones de recreo y a las motos acuáticas, COM(2011) 456 final - 2011/0197 (COD), DO C 43 de 15.2.2012, p. 30.

3.4 A juicio del CESE, la nueva directiva es una oportunidad para reconsiderar el sistema actual de clasificación de las embarcaciones de recreo. En efecto, la directiva prevé que las embarcaciones se subdividan en cuatro categorías de diseño, en función de su capacidad para afrontar determinadas condiciones meteorológicas y marinas (fuerza del viento y altura de las olas). El Parlamento Europeo ha solicitado que la Comisión Europea lleve a cabo un estudio de carácter técnico sobre la oportunidad y posibilidad de revisar el sistema actual de las categorías de diseño, a fin de reflejar la gran variedad de embarcaciones de recreo presentes en el mercado, dando al usuario indicaciones precisas sobre las características de las embarcaciones. Tanto la industria náutica europea como la federación europea de usuarios se han manifestado a favor de la iniciativa del Parlamento Europeo (7). El CESE insta a la Comisión a que emprenda la realización del estudio.

3.5 En el ámbito del transporte marítimo, la Comisión Europea ha emprendido la revisión de la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje con una eslora superior a los 24 metros, construidos con material metálico y que efectúen travesías nacionales. Pero hoy la mayor parte de estas embarcaciones se construyen con materiales distintos del acero (en particular, con fibra de vidrio y materiales compuestos) y, por consiguiente, están sometidas a la legislación nacional. Según el CESE, la propuesta de simplificación de tal directiva, que está preparando la Comisión Europea, podría conducir a una ampliación del campo de aplicación, incluyendo los buques de pasaje con una eslora inferior a los 24 metros o construidos con materiales no metálicos. Es importante asegurar que la ampliación del campo de aplicación no sea perjudicial para los astilleros navales europeos que construyen los pequeños buques de pasaje.

4. La industria náutica europea frente al problema de la demanda

4.1 Frente a una profunda crisis financiera con dramáticas consecuencias económicas, la industria náutica europea ha reaccionado con rapidez, adoptando las medidas necesarias para encontrar nuevos mercados fuera de los tradicionales (Europa, Norteamérica, Australia/Nueva Zelanda), invertir en nuevos modelos y nuevas tecnologías para proponer productos innovadores, reducir los costes de producción y defender así su posición de líder mundial. Por otra parte, los precios actuales de las embarcaciones nuevas resultan más competitivos que en el pasado para los consumidores.

4.2 Hay que afrontar el problema de la financiación tanto de la producción industrial como para la adquisición de las embar-

caciones, teniendo en cuenta las dificultades que plantea el sistema bancario europeo. Uno de los efectos de la crisis financiera sobre el sector náutico ha sido el desplazamiento de la demanda, lo que es habitual para los productos que no son de primera necesidad. Por otra parte, el sistema bancario ya no acepta el valor de las embarcaciones de recreo como garantía para la financiación, ante el temor de una caída considerable de su valor. Una consecuencia de la crisis financiera ha sido también el estancamiento del mercado de segunda mano, con la venta a precios muy bajos de las embarcaciones de recreo en manos de los bancos. El *leasing*, muy popular en el sector náutico, también ha entrado en crisis. Nos encontramos ante una situación parecida a la observada en otros sectores como, por ejemplo, el sector inmobiliario en España.

4.3 Antes de la crisis, los mercados tradicionales representaban cerca del 80 % de las ventas de la industria náutica europea y el restante 20 % iba destinado a los mercados emergentes. La reducción de las ventas en un 40/60 % en los mercados tradicionales, agravada por su actual estancamiento, solo se ha visto débilmente compensada por el aumento de la cuota correspondiente a los mercados emergentes. Por otra parte, muchos astilleros que producen barcos de recreo «*entry level*» (por ejemplo, naves y embarcaciones neumáticas) no consiguen encontrar nuevas salidas comerciales en los mercados emergentes, ya que en ellos no hay demanda para este género de productos (tanto por una cuestión de precio como por una cultura náutica aún inexistente entre las clases populares y medias de esos países). Por consiguiente, en esos mercados, la industria náutica europea debe hacer frente, más que a un problema de competitividad, al problema de la demanda.

4.4 En Europa el marco normativo de la navegación de recreo sigue siendo, en gran parte, competencia de los Estados. Si bien la construcción de las embarcaciones de recreo se ha armonizado a nivel europeo, las condiciones de utilización (permiso de navegación, matriculación, equipos de seguridad, fiscalidad del sector, etc.) varían considerablemente de una nación a otra. El CESE considera que en este caso el principio de subsidiariedad perjudica al desarrollo de un mercado único europeo.

4.5 La vigilancia del mercado parece hoy muy insatisfactoria a nivel europeo. Numerosas embarcaciones de recreo no conformes a los parámetros europeos de ruido y emisiones son importadas y vendidas en Europa sin que los importadores se vean controlados por las autoridades responsables de la vigilancia del mercado, dando lugar a una competencia desleal.

(7) Parlamento Europeo, DG de Políticas Internas, Dirección A – Políticas Económicas y Científicas: «Design categories of Watercrafts» Briefing Note, IP/A/IMCO/NT2012-07, PE 475.122 (junio de 2012). <http://www.europarl.europa.eu/committees/en/imco/studiesdownload.html?languageDocument=EN&file=74331>

4.6 En sus trabajos, la Comisión debería prestar especial atención al desarrollo de la industria y los servicios relacionados con el sector de la navegación de recreo; esto debería ser compatible con los principios de la ecología y la protección del paisaje, y en particular con la preservación de los recursos y ecosistemas naturales, la lucha contra la contaminación acústica en las aguas interiores, la contaminación de las cuencas con residuos municipales e industriales, la seguridad de las personas que hacen uso de las diversas formas de actividades de recreo acuáticas o relacionadas con el agua, etc.

5. ¿Qué puede hacer Europa?

5.1 El CESE organizó una audiencia pública en el curso del Salón Náutico Internacional de Génova (octubre de 2012) durante la cual, gracias a la importante y cualificada participación, pudo recabar los puntos de vista, problemas y deseos de varios agentes europeos del sector náutico.

5.2 La industria náutica europea es hoy líder mundial, a pesar de la actual crisis económica, gracias a la innovación que las empresas siempre han realizado. Las actuales dificultades de acceso a la financiación mediante el sistema bancario ponen en peligro la capacidad de las empresas europeas para invertir en investigación, desarrollo e innovación. La innovación sigue siendo el elemento más decisivo para mantener el liderazgo de la náutica europea. Es necesario facilitar el acceso de las empresas del sector náutico a los fondos europeos de investigación, desarrollo e innovación, hoy disponibles para otros medios de transporte, pero de limitado acceso para la náutica. A nivel nacional, la exención fiscal de las inversiones en investigación, desarrollo e innovación es otro instrumento que cabe promover. La innovación para la industria náutica no es solo innovación tecnológica, sino también innovación en el uso y mantenimiento, así como en los servicios como el alquiler o la financiación de la náutica.

5.3 La situación en Europa es muy heterogénea por lo que respecta a las concesiones estatales a las empresas náuticas; en algunos casos, las inversiones en los puertos deportivos se ven limitadas por las condiciones en que se otorgan dichas concesiones (con una duración demasiado limitada o con la incertidumbre por la renovación de la concesión). El CESE recomienda la elaboración de directrices por parte de la UE para facilitar las inversiones en este sector por parte de empresas europeas.

5.4 Con el Tratado de Lisboa, el turismo figura entre las competencias europeas y, por consiguiente, la UE puede proponer iniciativas. La Comisión Europea ha anunciado para 2013 la publicación de su estrategia para el turismo costero y marino. Esta estrategia debería permitir una mayor difusión de la práctica de la navegación de recreo en Europa y afrontar un cierto número de problemas que se identificarán en dicho futuro do-

cumento, como las diferencias reglamentarias en materia de licencias náuticas, matriculaciones o, incluso, de requisitos de seguridad, a fin de introducir medidas que permitan una convergencia de las normas que rigen la navegación de recreo en Europa.

5.5 El CESE acoge favorablemente el desarrollo de las áreas marinas protegidas que se están multiplicando en Europa y, sobre todo, en el Mediterráneo, pero señala que esta situación provoca incertidumbres sobre las normas de navegación. El CESE recomienda una armonización a nivel europeo de las normas para el acceso de las embarcaciones de recreo a las áreas marinas protegidas, a fin de que el usuario sepa desde el principio si su embarcación está equipada para navegar en determinada zona o no.

5.6 Para mejorar la seguridad, sería útil recabar a nivel europeo los datos relativos a los siniestros en un solo banco de datos común, que permitiría un estudio conjunto y una mejor comprensión de los riesgos que supone la práctica de las actividades náuticas, a fin de promulgar las normas más adecuadas para los riesgos encontrados. El CESE insta a la Comisión a que prepare un modelo de recogida de datos, acordado con los Estados miembros, para tener datos homogéneos y comparables.

5.7 Por otra parte, la cuestión de la formación profesional y del reconocimiento de las cualificaciones correspondientes a nivel europeo es fundamental. La formación para los oficios náuticos (sobre todo en el ámbito industrial para los aprendices, así como en los oficios de los servicios vinculados a la reparación y el mantenimiento) no está disponible en toda Europa. Es oportuno reflexionar sobre cómo desarrollar planes de formación reconocidos a nivel europeo, lo que permitiría una formación de calidad y favorecería una mayor movilidad de los trabajadores en Europa atrayendo a los jóvenes hacia las profesiones náuticas. Es deseable expedir un «pasaporte» formativo europeo, como el adoptado en el caso de los ingenieros de minas; los interlocutores sociales deberían participar en el desarrollo de un sistema de reconocimiento de las cualificaciones a nivel europeo proponiendo, por ejemplo, un proyecto piloto en el marco del ECVET (Sistema Europeo de Créditos para la Educación y la Formación Profesionales) ⁽⁸⁾. Asimismo, la formación de la tripulación y la experiencia marítima son dos sectores que se beneficiarían igualmente de un planteamiento europeo, permitiendo así abrir el mercado de trabajo en la UE. La industria náutica ha sufrido en el pasado de falta de visibilidad y conocimiento de sus oficios en las escuelas y universidades, lo que también ha limitado el conocimiento de las posibles carreras profesionales náuticas. En varios países europeos, ni siquiera existen acuerdos sociales específicos para la náutica, lo que también socava el atractivo del sector.

⁽⁸⁾ El Sistema Europeo de Créditos para la Educación y la Formación Profesionales (ECVET) es el nuevo instrumento europeo para fomentar la confianza mutua y la movilidad en la educación y formación profesional.

5.8 La industria náutica europea aplica desde hace quince años normas internacionales ISO armonizadas por la Directiva 94/25/CE. Es fundamental promover el uso de las normas internacionales de tipo ISO como única referencia técnica para las embarcaciones de recreo a nivel internacional, a fin de evitar la proliferación de normas nacionales (brasileñas, chinas, etc.) que llevarían a otra fragmentación de los requisitos técnicos, constituyendo verdaderas y auténticas barreras.

5.9 La UE puede y debe defender su industria náutica, mejorando y haciendo efectivas las medidas directas e indirectas de control y vigilancia del mercado y sosteniendo el acceso a los mercados no europeos para sus exportaciones. Habría que aprovechar la oportunidad que brindan las negociaciones comerciales entre, por ejemplo, la UE y el Mercosur, para combatir las medidas proteccionistas y los aranceles exorbitantes impuestos por algunos países sudamericanos para limitar el acceso a sus mercados.

Bruselas, 13 de febrero de 2013.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Staffan NILSSON
