

## III

(Actos preparatorios)

## COMITÉ DE LAS REGIONES

80º PLENO 17 Y 18 DE JUNIO DE 2009

**Dictamen del Comité de las Regiones «paquete marítimo y costero»**

(2009/C 211/10)

## EL COMITÉ DE LAS REGIONES

- considera que la política marítima europea debe enmarcarse en una perspectiva global e intersectorial, basada en una ordenación del espacio marítimo, al objeto de hacer frente a la creciente utilización del mar y favorecer una cohabitación armoniosa en un espacio frágil y limitado;
- considera que esta ordenación exige un dispositivo de gobernanza innovador, concebido con arreglo a los principios de gobernanza a múltiples niveles y de subsidiariedad. Recuerda, por lo tanto, el importante papel que están llamados a desempeñar los entes locales y regionales en la ordenación del espacio marítimo, no sólo como fuente de financiación de determinadas políticas, sino también como el nivel de gobierno más indicado para organizar la cohabitación armoniosa de los diferentes usos;
- aplaude el camino recorrido por la Comisión en el ámbito de la ordenación marítima, así como su voluntad de elaborar principios comunes a escala europea, y considera que la Unión Europea podría asumir la organización de los aspectos normativos, en el plano del método y de los principios, en particular sobre la base de los convenios regionales existentes;
- respalda la voluntad de la Comisión de completar el mercado interior para que el transporte marítimo sea más atractivo y competitivo, si bien lamenta que las medidas concretas propuestas se centren esencialmente en la dimensión económica. El CDR pide que se tengan plenamente en cuenta los aspectos sociales y medioambientales;
- reitera su petición de examinar la opción de revisar el sistema financiero de la UE y enfocarlo a un único sistema simplificado para todos o para la mayoría de los asuntos marítimos dentro de un fondo costero e insular europeo, en el contexto del debate sobre el próximo marco financiero para el período 2014-2020;
- acoge favorablemente la aclaración de las ayudas financieras a las autopistas del mar, si bien considera que sería útil hacer gala de mayor ambición y emprender un análisis exhaustivo sobre la naturaleza de las operaciones y las inversiones que pueden optar a las subvenciones europeas, dado que las medidas actuales no han producido los resultados esperados, sobre todo en lo que respecta a la viabilidad del servicio a corto plazo.

**Ponente:** Michel DELEBARRE, Alcalde de Dunkerque (FR/PSE)

#### Textos de referencia

Hoja de ruta para la ordenación del espacio marítimo: creación de principios comunes en la UE (COM(2008) 791 final). Comunicación de la Comisión Europea de 25.11.2008.

Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 (COM(2009) 8 final). Comunicación de la Comisión Europea de 21.1.2009.

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (COM(2009) 11 final), 21.1.2009.

Comunicación y plan de acción para la creación de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras (COM(2009) 10 final), 21.1.2009

Comunicación de la Comisión por la que se ofrece orientación sobre las ayudas estatales que completan la financiación comunitaria para el lanzamiento de las autopistas del mar (2008/C 317/08).

## I. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

### EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

1. Reconoce que la Comisión ha realizado importantes avances y acoge con satisfacción la aplicación eficaz del plan de acción y el planteamiento integrado adoptado. Considera que, ciertamente, la política marítima europea debe enmarcarse en una perspectiva global e intersectorial que cubra «todos los aspectos de las relaciones humanas con mares y océanos» <sup>(1)</sup>;

2. Recuerda que las regiones y ciudades costeras de la Unión Europea albergan cerca de la mitad de la población europea <sup>(2)</sup> y contribuyen aproximadamente con un 40 % al PIB europeo. Los entes locales y regionales disponen de diversas competencias en ámbitos relacionados con la política marítima y constituyen el estamento pertinente para fomentar una coordinación de las diferentes políticas sectoriales sobre el terreno. Además, los entes locales y regionales costeros tienen una responsabilidad particular en cuanto a la ordenación del litoral. Ciertamente, deben tratar las tensiones que generan los conflictos de uso tanto en el litoral como en el mar, y lograr un desarrollo sostenible y una tasa de empleo compatibles con la necesaria protección del medio ambiente marino. Por ello, han desarrollado conocimientos técnicos en materia de reflexión estratégica integrada sobre este tipo de territorio, así como políticas en ámbitos tan diversos como los transportes, la planificación portuaria, la seguridad, el desarrollo urbano, la ordenación del espacio marítimo, la formación profesional o la Gestión Integrada de las Zonas Costeras (GIZC);

3. Afirma que, en aras de una aplicación eficaz de la política marítima europea, es necesaria una gobernanza que implique de forma más directa a los actores locales y regionales. Una gobernanza verdaderamente asociativa de la política marítima,

que incluya al conjunto de los estamentos decisorios y a la sociedad civil, permitirá detectar con suficiente antelación los posibles conflictos y encontrar soluciones coherentes;

4. Comparte la opinión de la Comisión, expresada en su Comunicación sobre las «Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada», en el sentido de que las regiones costeras no sólo se benefician de un planteamiento integrado de la política marítima, sino que también son las que corren riesgos más graves cuando falta dicho planteamiento <sup>(3)</sup>;

5. Considera necesario vincular el objetivo de cohesión territorial al desarrollo de la política marítima integrada, en particular para garantizar mayor coherencia al desarrollo regional en las zonas costeras e insulares, y en las zonas y los puertos de interior, así como coordinar mejor la futura financiación de las acciones específicas en dichas regiones.

6. Reitera, en este contexto, su petición de «examinar la opción de revisar el sistema financiero de la UE y enfocarlo a un único sistema simplificado para todos o para la mayoría de los asuntos marítimos dentro de un fondo costero e insular europeo», en el contexto del debate sobre el próximo marco financiero para el período 2014-2020 <sup>(4)</sup>;

7. Respalda plenamente el proyecto emprendido por la Comisión encaminado a crear una base de datos sobre los proyectos existentes en las regiones marítimas, que incluirá información sobre los beneficiarios de todos los fondos comunitarios, y la considera indispensable para garantizar la transparencia en este ámbito y fomentar el intercambio de buenas prácticas; desea participar en la gestión de esta base de datos que debería ser operativa antes de 2010;

<sup>(1)</sup> Véase CDR 22/2008: «Una política marítima integrada para la Unión Europea», punto 1.

<sup>(2)</sup> Población que reside a una distancia inferior a 50 kilómetros del mar o del océano.

<sup>(3)</sup> Orientaciones para un planteamiento integrado de la política marítima: hacia mejores prácticas de gobernanza marítima integrada y consulta de las partes interesadas (COM(2008) 395 final).

<sup>(4)</sup> Véase CDR 22/2008, punto 14.

*Ordenación del espacio marítimo* <sup>(5)</sup>

8. Acoge favorablemente la hoja de ruta y apoya las propuestas de la Comisión relativas a la elaboración de diez principios de ordenación que, a la postre, podrían constituir principios comunes aplicables en todos los Estados miembros;

9. Aprueba los esfuerzos de la Comisión Europea por diseñar políticas integradas, al tiempo que el Libro Azul supone un claro avance en materia de gestión de los recursos marinos y costeros de toda Europa. Anima a la Comisión a que siga por esa senda y aclare la articulación de la ordenación del espacio marítimo con las otras medidas adoptadas por la Unión Europea, en particular las relacionadas con la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, la Directiva marco sobre el agua, la Directiva marco sobre la estrategia para el medio marino o la recomendación del Consejo y del Parlamento sobre la Gestión Integrada de las Zonas Costeras. La ordenación del espacio marítimo debería fomentar las sinergias entre estos actos legislativos para evitar posibles confusiones o solapamientos;

10. Considera que la reflexión estratégica y la organización de la gobernanza deben preceder a la ordenación espacial. En efecto, la reflexión estratégica constituye una fase fundamental del proceso de ordenación, ya que permite favorecer la convergencia de los objetivos y de los medios y orientar la ordenación. Esta etapa de construcción colectiva permitirá definir los principios y las orientaciones, así como determinar las prioridades que se imponen en la elaboración de la ordenación y en el arbitraje que este proceso conlleva;

11. Considera que la aplicación de un dispositivo de gobernanza innovador, concebido con arreglo a los principios de gobernanza a múltiples niveles y de subsidiariedad, es indispensable por la definición de directrices estratégicas capaces de orientar la ordenación del espacio. Este dispositivo deberá articularse necesariamente a varios niveles, desde la cuenca marítima hasta el nivel local. Señala, asimismo, que aunque el enfoque de ecosistema adoptado por la Comisión <sup>(6)</sup> sea objeto de consenso, no se ajusta necesariamente al conjunto de las actividades marítimas. Por ello, el CDR expresa su deseo de que la Comisión integre en sus propuestas futuras la dimensión de la cuenca marítima, o del mar regional, que es lo suficientemente amplia para salvar este escollo;

12. Hace hincapié en que la ordenación del espacio marítimo está llamada a cubrir todas las actividades emprendidas en dicho espacio trascendiendo las fronteras nacionales para ajustarse mejor a las realidades del ecosistema, por lo que constituye un instrumento esencial de la política marítima integrada. Considera que la creación de este dispositivo es indispensable para hacer frente a la creciente utilización del mar y favorecer una conciliación de intereses conflictivos en un espacio frágil y limitado. Señala, no obstante, que el transporte marítimo debe superar el reto de la conciliación entre un espacio marítimo ordenado y el principio de libertad de los mares, que se rige por los convenios de la Organización Marítima Internacional;

13. Reconoce que la ordenación del espacio marítimo es un instrumento pertinente para arbitrar las exigencias de cada

actividad y mejorar la utilización de los mares desde el respeto sostenible de los ecosistemas. El establecimiento de normas claras y por todos conocidas favorecerá las inversiones a largo plazo e impulsará, al mismo tiempo, la contribución de las actividades marítimas a la consecución de los objetivos de competitividad y fomento del crecimiento y del empleo desde la perspectiva de la Estrategia de Lisboa. A este respecto, expresa su deseo de que la Comisión haga todo lo que esté en su mano para que se establezcan unos principios de arbitraje que permitan garantizar la transparencia de este proceso mediante normas predeterminadas establecidas en estrecha concertación con las regiones marítimas y lo suficientemente flexibles para tener en cuenta las especificidades de las cuencas marítimas;

14. Aplauda el camino recorrido por la Comisión en el ámbito de la ordenación marítima y la voluntad de elaborar principios comunes a escala europea. Estima que la Unión Europea debe desempeñar un papel de impulsión y coordinación en este ámbito y que el proceso de consulta organizado por la Comisión en 2009 ayudará a comprender lo que está en juego y a proponer orientaciones susceptibles de favorecer la adopción de un enfoque común. Propone, a este respecto, que la Comisión elabore un Libro Blanco como colofón de estas consultas;

15. Considera que la Unión Europea podría asumir la organización de los aspectos normativos, en el plano del método y de los principios, al objeto de garantizar una verdadera coordinación de la ordenación marítima en los Estados miembros interesados. A este respecto, el CDR se remite a las iniciativas emprendidas por algunos estamentos regionales, sobre todo en el Mediterráneo en el marco del Convenio de Barcelona sobre la protección del medio marino y, en particular, del 7º Protocolo en virtud del cual los Estados miembros interesados decidieron emprender conjuntamente una gestión integrada de las zonas costeras (GIZC) del Mediterráneo, dotándose de instrumentos vinculantes. Además de abogar por la adopción de un enfoque común para la ordenación del espacio marítimo, la Unión Europea podría contribuir a que los convenios regionales existentes en cada cuenca marítima se inscriban en la perspectiva de un desarrollo marítimo sostenible e integrado con cada región marítima interesada;

16. Anima encarecidamente a la Comisión a que apoye la realización de proyectos piloto en cada cuenca marítima a fin de contrastar la validez de los principios propuestos con la diversidad de los mares regionales. Recuerda que las regiones ultraperiféricas que constituyen gran parte del espacio marítimo europeo deben estar plenamente integradas en esta iniciativa;

17. Destaca el importante papel que están llamados a desempeñar los entes locales y regionales en la ordenación del espacio marítimo, no sólo como fuente de financiación de determinadas políticas, sino también como el nivel de gobierno más indicado para organizar la cohabitación armoniosa de los diferentes usos. A las asociaciones marítimas y costeras ya constituidas, así como a las redes marítimas, incumbe un papel vital para facilitar el desarrollo y la puesta en práctica de la ordenación del espacio marítimo en los Estados miembros. Aunque la administración de las aguas territoriales y las ZEE <sup>(7)</sup> suele ser competencia de los Estados miembros, los entes locales

<sup>(5)</sup> Véase (COM(2008) 791 final).

<sup>(6)</sup> En particular, en la Directiva marco sobre la estrategia marina.

<sup>(7)</sup> Zonas económicas exclusivas.

y regionales también intervienen en este ámbito en virtud de sus competencias y responsabilidades en materia de gestión del agua y, en ocasiones, como autoridades portuarias o instancias de gestión de espacios protegidos. Son, en líneas generales, responsables de garantizar que el espacio marítimo no se vea privado de un desarrollo equilibrado y solidario;

18. Subraya, asimismo, la necesidad de llevar a cabo la ordenación terrestre y marítima de manera coordinada y coherente, a fin de gestionar correctamente la interfaz entre la tierra y el mar, especialmente en el litoral. Recuerda, a este respecto, la labor realizada en el marco de la gestión integrada de las zonas costeras (GIZC);

19. Recuerda, asimismo, que las regiones y ciudades europeas ya están cooperando a nivel transfronterizo y transnacional, sobre todo en el marco de los programas Interreg, lo cual les permite realizar proyectos comunes relacionados con la gestión del espacio marítimo. Considera, por otra parte, que las AEET están plenamente capacitadas para brindar oportunidades interesantes de cooperación regional;

20. Acoge con satisfacción la creación, por la Comisión, de una Red Europea de Observación e Información del Mar, que deberá presentar, a finales de 2009, un prototipo de Atlas Europeo del Mar, y espera que este último pueda articularse con la nueva herramienta *Google Ocean*, presentada en febrero de 2009;

21. Lamenta que la Comisión no haya prestado suficiente atención a la cuestión de la subsidiariedad. En su estado actual, la propuesta de la Comisión se basa en una serie de fundamentos jurídicos (como los relativos a la política de transporte y el desarrollo sostenible). Sin embargo, las políticas de ordenación del territorio se han considerado hasta el momento, con arreglo al Tratado de Niza, como competencia exclusiva de los Estados miembros. Ahora bien, en caso de entrada en vigor del Tratado de Lisboa y, de acuerdo con el nuevo objetivo de cohesión territorial, se planteará, por ejemplo, la cuestión de la idoneidad del artículo 352 del Tratado de Funcionamiento de la Unión (que corresponde al artículo 308 del TCE-Tratado de Niza) como fundamento jurídico de los futuros actos legislativos en materia de ordenación del espacio marítimo.

#### *Transporte marítimo*

22. Considera que el transporte marítimo es, a la vez, un componente fundamental de la economía europea, por un lado, en cuanto fuente de ingresos, puestos de trabajo y conocimientos especializados tanto a nivel humano como tecnológico, y factor de rendimiento medioambiental y competitividad pero que, por otro, requiere precauciones especiales en materia de seguridad marítima. Es preciso aumentar continuamente la importancia que reviste para una gestión sostenible suprimiendo las desventajas que sufre en relación con otros medios de transporte y previendo requisitos medioambientales. Ciertamente, pese a encontrarse especialmente expuesto a los avatares de la economía financiera, el transporte marítimo no deja por ello de ser un vector primordial de la economía real. Por lo tanto, en cuanto este sector empiece a recuperarse, los puertos europeos deberán estar capacitados para satisfacer las necesidades de la industria marítima en términos de equipamiento y servicios. Durante los últimos diez años, la adaptación de las instalaciones

portuarias europeas no se ha llevado a cabo al mismo ritmo que la mayoría de los puertos mundiales, sobre todo los asiáticos. Europa, pues, está obligada también a adaptar sus infraestructuras portuarias, en aras del desarrollo sostenible, para afrontar los retos que planteará el comercio mundial en el futuro;

23. Respalda la voluntad de completar el mercado interior para que el transporte marítimo sea más atractivo y competitivo. Lamenta, no obstante, que las medidas concretas se centren esencialmente en esta cuestión. Pide, en particular, que se tengan plenamente en cuenta los aspectos sociales y medioambientales;

24. Hace hincapié en que la política de transporte marítimo debe concebirse como un componente del conjunto de la cadena logística de la que forma parte, lo que supone que las zonas portuarias deben considerarse como una pieza indispensable de la articulación entre los diferentes modos de transporte de una mercancía determinada entre dos puntos geográficos del espacio europeo o el internacional. Por lo tanto, los puertos no deben percibirse como un mero punto de partida o un destino final, sino como el factor determinante de una lógica de transporte de puerta a puerta;

25. Insiste en la necesidad de transformar los puertos en verdaderos polos de referencia en la gestión virtual de la cadena de transportes, capaces de prever la gestión de los flujos de mercancías, lo que supone que los sistemas de información que permiten optimizar los servicios de transporte y de logística, mediante un seguimiento en tiempo real de las mercancías, no deben interrumpirse durante el tránsito portuario. A este respecto habrá que desarrollar (o emprender, en caso de que aún no se haya establecido) la interoperabilidad de los sistemas de explotación de las plazas portuarias entre ellas y con las plataformas interiores;<0. A este

26. Acoge con satisfacción la voluntad de la Comisión de ajustar el número de cargas administrativas y aduaneras que pesan sobre el transporte marítimo al de los otros modos de transporte. Ciertamente, a modo de ejemplo, sería completamente ilusorio pretender transferir mercancías de la carretera al modo marítimo con arreglo al concepto de las autopistas del mar, si las formalidades correspondientes al embarque o el desembarque de camiones siguen siendo redhibitorias para los posibles usuarios. Las disposiciones deberían, pues, reducirse a un nivel que se corresponda con las condiciones específicas del transporte marítimo (carácter abierto de los mares y, por tanto, incertidumbre de las fronteras en los puertos, riesgos concretos para el medio ambiente marítimo en caso de accidente, etc.);

#### *Estrategia marítima 2018* <sup>(8)</sup>

27. Acoge favorablemente las propuestas desarrolladas por la Comisión en relación con las principales cuestiones abordadas en el texto, como:

- apoyar el comercio marítimo internacional en condiciones justas, con pleno respeto de normas universales,
- destacar el atractivo de las profesiones del sector marítimo (formación, cualificación, profesionalización, etc.) y cumplir las disposiciones de la OIT sobre el trato equitativo de la gente de mar, sus condiciones de vida y su remuneración,

<sup>(8)</sup> Véase (COM(2009) 8 final).

- avanzar hacia un transporte marítimo sin residuos ni emisiones, aplicándole plenamente el principio de desarrollo sostenible,
- garantizar a largo plazo los niveles de seguridad y protección del transporte marítimo, observando las normas establecidas y desarrollando acciones preventivas;

28. Cuestiona, no obstante, la capacidad de la Unión Europea para poner en práctica estas propuestas dada la amplitud de la cuestión. Propone, a este respecto, que la Comisión ordene los problemas según su importancia y establezca prioridades en términos de acciones por llevar a cabo, elaborando, conjuntamente con los Estados miembros y con todas las partes interesadas, una hoja de ruta detallada lo antes posible, y, en cualquier caso, antes de que finalice 2009;

29. Lamenta que las propuestas concretas sólo se refieran a la liberalización de los intercambios comerciales para fines de competitividad y productividad. Observa, en relación con la protección del medio ambiente o el establecimiento de mejores normas sociales en beneficio de la gente de mar, que las propuestas se limitan a anunciar grandes principios sin que se haya previsto un calendario ni acciones concretas;

30. Subraya que el transporte marítimo constituye un modo de transporte sostenible que aporta una contribución decisiva a la lucha contra el cambio climático y la contaminación atmosférica y, en términos más generales, a la ecologización del transporte. Considera que el desarrollo de un sistema de transportes más respetuoso con el medio ambiente constituye una prioridad política. Ciertamente, el CDR estima que la transferencia modal hacia el transporte marítimo permite responder, al mismo tiempo, a la creciente demanda de transporte (pasajeros y mercancías) y a las cuestiones relacionadas con la lucha contra el cambio climático. El CDR lamenta, en particular, que el transporte marítimo internacional quede excluido de los mecanismos del Protocolo de Kioto y del calendario de reducción de los gases de efecto invernadero. Anima, en consecuencia, a la OMI a que proponga cuanto antes, sobre todo con vistas a la conferencia de las Naciones Unidas sobre el clima de diciembre de 2009 en Copenhague, una normativa vinculante sobre las emisiones de gases de efecto invernadero, que se aplicaría a todos los buques, independientemente de su pabellón, con vistas a su adopción en 2011. La Comisión Europea debería respaldar la promoción de un certificado medioambiental único y transparente para buques y puertos, como, por ejemplo, el índice marítimo medioambiental ESI (*Environmental Ship Index*) desarrollado por la World Ports Climate Initiative (WPCI). No obstante, a fin de evitar en la medida de lo posible cualquier desventaja competitiva al sector del transporte marítimo europeo, la Unión Europea debería dar prioridad a que las normas vinculantes se adopten exclusivamente a nivel internacional. Por otro lado; deberían examinarse los efectos que implicaría la imposición de tasas portuarias diferenciadas en función de la incidencia medioambiental de los buques;

31. Subraya que, aparte de las medidas destinadas a reducir las repercusiones medioambientales de los buques, el objetivo de lograr un transporte marítimo más ecológico también debe permitir evaluar y disminuir el impacto de los equipamientos portuarios y logísticos en el medio ambiente. Señala, a este respecto, que es esencial acelerar los procedimientos relativos al desarrollo portuario al objeto de garantizar la competitividad de los puertos europeos, aunque esto no debe realizarse a expensas de la calidad de las evaluaciones medioambientales, sin descuidar la necesidad de definir una reglamentación precisa que no permita interpretaciones divergentes para evitar la distorsión de

la competencia. Una buena integración urbana de las actividades marítimas, portuarias y logísticas debe considerarse como un objetivo por derecho propio de la política marítima europea;

32. Considera que el transporte marítimo debe constituir un sector ejemplar de la ecologización del transporte e invita a la Unión Europea a apoyar decididamente la investigación e innovación, a fin de mejorar el impacto de los buques y los puertos en el medio ambiente; así, por ejemplo, convendría considerar la cuestión de evitar la contaminación de las aguas causada por los buques;

33. Advierte que, para poner en práctica las recomendaciones formuladas, se requieren medios considerables y pide a la Comisión que evalúe el coste de las medidas propuestas, especifique el posible modo de financiación y proponga un reparto entre las diferentes partes interesadas. Considera que el transporte marítimo, como modo más sostenible ecológicamente que, por ejemplo, el transporte por carretera, debería ser objeto de una mayor financiación comunitaria y pide a la Unión Europea que emprenda todas las iniciativas necesarias para garantizar los recursos financieros comunitarios que se requieran;

34. Solicita que la próxima revisión de la Red Transeuropea de Transporte permita elevar el nivel de prioridad concedido a las inversiones portuarias y a la conexión de los puertos con su zona interior de influencia, en el marco del presupuesto europeo: Fondos Estructurales, línea RTE-T y Marco Polo. Los arbitrajes negociados entre los Estados y la Comisión han conducido a un desequilibrio en detrimento del elemento marítimo y portuario. En el futuro, la carta portuaria europea deberá estar mejor equilibrada entre categorías de puertos (reconocimiento del interés de los puertos pequeños y medianos para mejorar la accesibilidad) y entre regiones (centro/periferia), y el conjunto de los instrumentos financieros comunitarios deberá contribuir a ello;

35. Estima que el objetivo de mantener condiciones de competencia leal entre los distintos modos de transporte exige una internalización de los costes externos (en particular, los medioambientales) y que, a falta de la misma, las normas del mercado no bastarán por sí solas para regular el flujo de transporte marítimo;

36. Recuerda, asimismo, la cuestión del apoyo diferenciado para las zonas insulares del territorio de la UE, que dependen en gran medida de este modo de transporte para mantener su nivel de competitividad y su participación en los intercambios internacionales e intraeuropeos. Reitera su deseo de que «las regiones insulares de la Unión estén efectivamente conectadas al sistema de las 'autopistas del mar', a fin de mejorar su acceso al mercado común»<sup>(9)</sup>;

37. Apoya la propuesta de constituir un grupo de trabajo para buscar formas de lograr un equilibrio justo entre las condiciones de trabajo de la gente de mar y la competitividad de la flota europea. Propone ampliar su mandato a la definición de una «norma social» mínima que permita transformar el factor humano en un factor de desarrollo de pleno derecho. Considera que la formación, la profesionalidad, las condiciones de vida y de trabajo de las tripulaciones constituyen la clave del éxito de todas las medidas destinadas a garantizar la competitividad de los servicios marítimos, la seguridad y la protección del transporte marítimo, así como el respeto del medio ambiente. Anima, a este respecto, a la Unión Europea a desarrollar un mecanismo

<sup>(9)</sup> Véase CDR 119/2006 — «Revisión intermedia del Libro Blanco del transporte», punto 4.4.

específico para incorporar y controlar las agencias de colocación (denominadas agencias de «*manning*»), amparándose en las disposiciones de los convenios de la OIT, como el instaurado para los centros de formación con arreglo al Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (siglas en inglés: STCW);

38. Hace hincapié, junto con la Comisión, en el carácter primordial de las cuestiones de formación en todas las ramas del sector marítimo y aprueba las propuestas formuladas al respecto. Acoge con satisfacción, en particular, la medida propuesta de establecer un sistema de tipo «ERASMUS» en el ámbito marítimo y pide a la Comisión que detalle mejor esta propuesta para clarificar sus términos y su ámbito de aplicación y, en particular, cómo ampliarla de manera que no sólo cubra la formación de los oficiales, sino de los jóvenes que siguen una formación marítima;

39. Considera que las propuestas relativas a los recursos humanos, las competencias y los conocimientos marítimos especializados deben estar dirigidas al conjunto del sector marítimo, así como a sus prolongaciones terrestres; es decir, los empleos portuarios o vinculados a las actividades logísticas anteriores y posteriores al transporte. Por consiguiente, sería conveniente definir, a escala europea, un marco general por el que se establezca una guía de buenas prácticas que cada uno se esforzará por alcanzar, pero imponiendo también un cierto número de limitaciones, prohibiendo así –a título de ejemplo– el principio de autoasistencia para las operaciones de trasbordo. Un marco así sólo puede considerarse si se puede aplicar con flexibilidad a escala de cada plaza portuaria. El doble rechazo de la Directiva sobre la liberalización de los servicios portuarios recuerda que toda iniciativa reglamentaria, rígida por definición, está abocada al fracaso;

40. Pide a la Comisión que describa la forma de evitar distorsiones de la competencia entre los puertos en lo relativo al coste de las medidas de seguridad;

41. Pide a la Comisión que precise los medios necesarios para evitar una distorsión de la competencia entre los puertos como consecuencia de las obligaciones impuestas por las directivas europeas, especialmente en materia de seguridad;

42. Suscribe las propuestas en materia de seguridad marítima y destaca los importantes avances realizados en la armonización de estas cuestiones. Subraya que la capacidad para armonizar las normas relativas al transporte marítimo ha quedado demostrada recientemente con la adopción del tercer paquete marítimo (Erika III) por el Parlamento Europeo. Asimismo, alberga preocupaciones respecto de los nuevos riesgos del transporte marítimo, como los que plantean en caso de accidente los buques porta-contenedores y los cargueros químicos, habida cuenta, en particular, de que actualmente el tamaño de los buques está en aumento, y anima a la Comisión a especificar las medidas ya adoptadas o previstas para afrontarlos;

43. Considera que los estrechos por los que transita lo esencial del tráfico mundial deben ser objeto de un planteamiento específico para coordinar mejor la gestión de estos espacios amenazados por importantes riesgos, a los que los medios locales deberán hacer frente directamente. Las consecuencias de un accidente marítimo en un gran estrecho como el Paso de Calais serían considerables tanto en el plano económico como en el medioambiental, no sólo para las regiones marítimas afectadas, sino también para toda Europa;

44. Subraya que las prácticas nacionales en materia de control aduanero y veterinario pueden conllevar distorsiones de la competencia y desea, por consiguiente, que la Comisión lleve a cabo un seguimiento más estrecho de la transposición de las directivas a fin de garantizar una interpretación correcta de las mismas;

45. Insiste en la importancia que reviste la dimensión externa de la política marítima, en particular en el sector de los transportes. Considera que la armonización de las normas de funcionamiento bajo los diferentes pabellones europeos permitiría reforzar la posición de la Unión Europea en el seno de la Organización Marítima Internacional y dar un nuevo paso hacia una armonización mundial de las normas por las que se rige el transporte marítimo. Expresa su deseo, a este respecto, de que la UE haga oír su voz con mayor fuerza en los foros internacionales (la OMI, la OMC y la OIT) para que el transporte marítimo europeo pueda desarrollarse en un entorno competitivo más transparente y leal. Anima a la Comisión en sus esfuerzos de coordinación de las posiciones de los Estados miembros en el seno de la OMI, y aboga en favor del reconocimiento del estatus de observador de la Unión Europea en esta organización;

46. Cuestiona el calendario elegido para esta Estrategia marítima (a saber, 2009-2018) y pide que se ajuste (ulteriormente) al calendario de la nueva Estrategia de Lisboa posterior a 2010.

#### *Espacio marítimo sin barreras*

47. Suscribe el objetivo de suprimir o mitigar la totalidad o parte de los procedimientos administrativos que obstaculizan el desarrollo del transporte marítimo de corta distancia (TMCD) dentro de la Unión Europea, garantizando, además, un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente;

48. Acoge con satisfacción la voluntad de la Comisión de crear un espacio de transporte marítimo sin barreras que permitirá realizar el mercado interior en el ámbito del transporte marítimo, aunque lamenta que no se mencione un espacio marítimo común, que vaya más allá de la supresión de las barreras administrativas y fiscales, para los buques que transiten entre puertos europeos;

49. Expresa su deseo de que los aspectos sociales se tengan plenamente en cuenta y que la Unión Europea haga respetar en mayor medida las normas internacionales relativas al derecho al trabajo y la protección del medio ambiente, a fin de mantener condiciones de competencia leales a nivel mundial. Considera, por consiguiente, que las medidas propuestas por la Comisión sólo constituyen una primera etapa en el establecimiento de un auténtico espacio marítimo común. En este sentido, acoge con satisfacción las líneas de avance reflejadas en la Comunicación de la Comisión de 21 enero de 2009 y anima a la Comisión a presentar rápidamente las próximas etapas de la constitución de un espacio marítimo común;

50. Se felicita por las orientaciones propuestas en materia de simplificación, armonización, ventanilla única y transmisión electrónica. Considera que los buques con pabellón de un Estado miembro que naveguen entre dos puertos de la Unión Europea no deberían estar sujetos a obligaciones de documentación más exigentes que las de otros modos de transporte, siempre que no se opongan a ello razones de seguridad específicas del transporte marítimo;

51. Destaca el esfuerzo de simplificación ya emprendido en relación con las formalidades informativas y la desmaterialización. Acoge con satisfacción la voluntad de los Estados miembros de proseguir con la simplificación y armonización de los procedimientos administrativos, en particular los aduaneros, los veterinarios y los fitosanitarios;

52. Lamenta la desafortunada expresión empleada por la Comisión, en el sentido de que «los servicios de practicaje pueden suponer un grave problema». Hace hincapié en la importancia que tienen los servicios de practicaje para la seguridad marítima de los puertos y de la aproximación portuaria. Por consiguiente, anima a la Unión y a los Estados miembros a hacer gala del mayor rigor para determinar el marco de expedición de los certificados de exención de practicaje;

53. Pide a la Comisión que tome todas las medidas necesarias para evitar las distorsiones que puedan derivarse de posibles divergencias de interpretación en la aplicación de los procedimientos ya armonizados;

54. Acoge con satisfacción el objetivo de la ventanilla única, aunque se necesitarán fuertes inversiones para equipar a todas las partes interesadas. Considera que la red europea *SafeSeaNet* constituye una prioridad para racionalizar y agilizar el intercambio de documentos entre las partes interesadas. Considera que es imprescindible contribuir al equipamiento de las ciudades portuarias a fin de garantizar la eficacia de los sistemas de intercambio de documentos y el éxito de esta red europea. De igual modo, llama la atención de la Comisión sobre las consecuencias de algunas medidas propuestas para los puertos de tamaño pequeño y mediano, y le anima a emprender las acciones necesarias para que dichas medidas no desemboquen en una distorsión de la competencia perjudicial para el equilibrio de la red portuaria europea.

*Ayudas estatales que completan la financiación comunitaria para el lanzamiento de las autopistas del mar* <sup>(10)</sup>

55. Acoge favorablemente la aclaración aportada por la Comisión acerca de la articulación entre los diferentes dispositivos de ayudas estatales que completan la financiación comunitaria para el lanzamiento de las autopistas del mar. Hace hincapié en el carácter indispensable y determinante de la financiación pública para el desarrollo del TMCD. Recuerda que los objetivos de descongestionar las carreteras y reducir el impacto del transporte de mercancías en el medio ambiente justifican plenamente el apoyo de las autoridades a los proyectos de autopistas del mar. A este respecto, la posibilidad real de movilizar ayudas estatales a nivel nacional, regional o local debe acogerse favorablemente, aunque no debe considerarse como una respuesta satisfactoria a la insuficiencia de los créditos europeos asignados a las autopistas del mar;

56. Lamenta que los criterios fijados por la Comisión para evaluar proyectos estén relacionados, sobre todo, con la viabilidad a corto plazo del servicio, si bien se trata de un objetivo extremadamente difícil de alcanzar en un plazo reducido debido, por una parte, a la importancia de las inversiones iniciales exigidas y, por otra, a la incertidumbre en torno al volumen de la carga de los buques, tal como demuestra el experimento llevado a cabo entre los puertos de Tolón y Civitavecchia (Roma) entre 2005 y 2008;

57. Alberga dudas respecto de la inexistencia de un análisis exhaustivo sobre la naturaleza de las operaciones y las

inversiones que pueden optar a las subvenciones europeas, dado que las medidas tomadas durante los últimos años no han producido los resultados esperados. Aparte de su carácter complejo, algunos aspectos de los mecanismos de financiación propuestos parecen inapropiados o de escasa utilidad frente a las necesidades generadas por el lanzamiento de un servicio de autopistas del mar;

58. Sugiere que los buques construidos o adquiridos por un operador marítimo y destinados a una autopista del mar pueden ser –a título derogatorio– asimilados a infraestructuras, a pesar de su carácter móvil. Estos buques podrán entonces ser subvencionados, como lo son algunas inversiones viarias y ferroviarias. No obstante, con arreglo a las sentencias dictadas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas en los asuntos Ferring (C-53/00) y Altmark (C-280/00), la ayuda financiera a la explotación de dichos buques no debería superar el importe de la compensación por el cumplimiento de obligaciones de servicio público. Los envites medioambientales vinculados al concepto de autopista del mar son tales que cabe considerar disposiciones excepcionales. Las repercusiones esperadas del paso del modo de transporte terrestre al marítimo sólo serán perceptibles si se efectúa realmente esta transferencia. En esta perspectiva, la idea de una transferencia de financiación en anticipación de la transferencia modal no parece incoherente;

59. Expresa su deseo de que a los operadores privados (armadores, empresas de logística, transportistas, etc.) –que desempeñan un papel determinante en el proceso de aplicación del concepto de autopista del mar– se les permita participar plenamente y expresar su punto de vista en el marco de un análisis en profundidad de los motivos que les impiden tomar decisiones en cuanto al lanzamiento de un servicio de autopista del mar;

60. Preconiza a este respecto que las oficinas de promoción del short sea (centros nacionales de competencia) establecidas por los Estados miembros sean más reconocidas y vean sus misiones reforzadas. Ello supone que los medios humanos y financieros puestos a su disposición sean revisados al alza, por ejemplo, en el marco de contratos de asociación con los entes regionales con vocación marítima y los agentes privados de la cadena del transporte: armadores, logística, estibadores, etc.;

61. Considera que el régimen de ayudas estatales que completan la financiación comunitaria para el lanzamiento de las autopistas del mar podía haberse integrado, en aras de la legibilidad, en el texto sobre las orientaciones comunitarias acerca de las ayudas estatales al transporte marítimo;

62. Pide de manera más general a la Comisión que estudie la posibilidad de llevar a cabo una adaptación general de las normas de intervención de las ayudas estatales y de la financiación comunitaria para el desarrollo de las autopistas del mar;

63. Considera, al igual que la Comisión, que «determinar un importe predeterminado de financiación pública con el que puede contarse es fundamental para los posibles licitadores». Señala, a este respecto, que las cláusulas de devolución también pueden constituir un freno para los agentes económicos sobre quienes pesa la amenaza de restitución de las ayudas financieras en caso de no conseguir los objetivos de los proyectos concluidos. Sostiene que las ayudas estatales a las autopistas del mar deben estar sujetas a la realización de objetivos

<sup>(10)</sup> 2008/C 317/08).

concretos, aunque sugiere a la Comisión estudiar la posibilidad de prever, para la puesta en práctica de los proyectos de autopistas del mar, la fijación de objetivos escalonados de cuya consecución dependería el mantenimiento de la financiación pública;

64. Pide a la Comisión que difunda la información de manera muy amplia, sin limitarse a las publicaciones oficiales, a fin de sensibilizar a los operadores sobre la pertinencia de su política y, al mismo tiempo, hacer saber que está dispuesta, velando al mismo tiempo por no generar distorsiones flagrantes de la competencia, a afrontar el importante reto que supone la transferencia modal del transporte por carretera a favor del transporte marítimo a través de medidas adaptadas, en plena consonancia con los objetivos fijados en el ámbito del desarrollo sostenible.

*Formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros*

65. Reconoce que la simplificación de los procedimientos administrativos mediante la generalización de la transmisión electrónica de datos y la racionalización de las formalidades informativas contribuye a potenciar el atractivo del transporte marítimo;

66. Señala que estas medidas también tienen un efecto positivo para la protección del medio ambiente y la seguridad marítima, puesto que liberarán a la tripulación de las tareas administrativas, lo que les permitirá centrarse en la seguridad. Además, la transmisión electrónica de los datos permitirá a las autoridades disponer en tiempo real de la información necesaria para responder de modo apropiado en caso de accidente;

67. Acoge con satisfacción la elección de un proceso de armonización gradual, que garantiza la articulación y la coherencia con el calendario de la Organización Marítima Internacional, que sigue siendo el estamento pertinente, tal como ha quedado ilustrado, en particular, por la propuesta de un formulario europeo provisional destinado a armonizar las solicitudes de información en materia de seguridad en espera de un formulario de armonización a nivel internacional. El Comité de las Regiones suscribe, a este respecto, la solicitud dirigida a las delegaciones de los Estados miembros de la Unión Europea en las sesiones del Comité FAL de «procurar que

converjan los formularios del Convenio FAL con los formularios que exige la legislación comunitaria vigente»;

68. Suscribe el objetivo de una generalización del sistema electrónico de intercambio de datos para el 15 de febrero de 2013, aunque señala que deberán realizarse importantes inversiones a fin de garantizar el equipamiento de toda la cadena del transporte marítimo. Los costes de desarrollo de los sistemas de transmisión de datos son significativos para los puertos pequeños, por lo que pide a la Comisión que precise las ayudas financieras que podrán concederse en este ámbito;

69. Considera, al igual que la Comisión, que la simplificación y la armonización de las formalidades administrativas desempeñan un importante papel en el fomento del transporte marítimo de corta distancia. Acoge favorablemente, a este respecto, la exención de los formularios FAL para los buques que navegan entre puertos de la Unión Europea. Señala, no obstante, que el código PBIP debería adaptarse, en la medida de lo posible, a los operadores de transporte marítimo de corta distancia;

70. Lamenta que no se haya tomado en consideración la cuestión de la lucha contra la inmigración clandestina, que ralentiza de manera apreciable los procedimientos de explotación y genera costes significativos en algunas zonas;

71. Pide, asimismo, que todos los Estados miembros adopten en su totalidad los Convenios Internacionales sobre búsqueda y salvamento marítimos (SAR) y para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS). En efecto, estos Convenios definen para la comunidad internacional en su conjunto normas comunes sobre el deber de socorro y primeros auxilios a los naufragos y navegantes en riesgo de naufragio, o abandonados en aguas territoriales europeas. No obstante, considera que la adopción de estas normas debe ir acompañada del establecimiento en la Unión Europea de mecanismos de solidaridad, dado que la gestión de la migración marítima irregular no puede dejarse exclusivamente a cargo de los Estados miembros de la Unión Europea que tienen una fachada marítima sensible en cuanto a flujos migratorios. Asimismo, destaca que los esfuerzos para mejorar las operaciones de búsqueda y salvamento de los migrantes y refugiados en peligro en el mar no representan más que un aspecto de la respuesta al problema más amplio que plantea la migración marítima irregular.

Bruselas, 17 de junio de 2009.

*El Presidente*  
*del Comité de las Regiones*  
Luc VAN DEN BRANDE