

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 21.1.2009
COM(2009) 8 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE
LAS REGIONES**

**Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la
UE hasta 2018**

PROYECTO DE COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018

1. INTRODUCCIÓN

El transporte marítimo ha sido una de las piedras angulares del crecimiento económico y la prosperidad de Europa a lo largo de su historia. Los servicios de transporte marítimo¹ son esenciales para que la economía y las empresas europeas compitan a nivel mundial. Además, el transporte marítimo y todas las industrias marítimas relacionadas con él son una importante fuente de ingresos y puestos de trabajo en Europa.

El 80 % del comercio mundial se realiza por vía marítima, mientras que el transporte marítimo de corta distancia lleva a cabo el 40 % del flete intraeuropeo. Dado que cada año pasan por los puertos europeos más de 400 millones de pasajeros marítimos, este tipo de transporte tiene también una repercusión directa sobre la calidad de vida de los ciudadanos, tanto turistas como habitantes de las islas y las regiones periféricas.

En los últimos años, el crecimiento de la economía mundial y del comercio internacional de mercancías ha incrementado la demanda de servicios de transporte marítimo. Sin embargo, a finales de 2008 la repercusión de la crisis financiera en la economía real se hace sentir también en el sector del transporte marítimo. Es necesario contar con un planteamiento político adecuado para garantizar el funcionamiento continuo del transporte marítimo de la UE y su contribución a la recuperación de la economía mundial. Más allá de la coyuntura actual, tal planteamiento político debe asegurar que Europa mantenga sus conocimientos especializados fundamentales tanto a nivel humano como tecnológico que favorezcan la sostenibilidad y la competitividad de las operaciones de transporte marítimo actuales y futuras.

La finalidad de la presente Comunicación **es presentar los principales objetivos estratégicos** del sistema de transporte marítimo europeo hasta 2018 y **definir ámbitos claves** en los que la actuación de la UE reforzará la competitividad del sector, mejorando, al mismo tiempo, sus prestaciones medioambientales. En ella, se han tenido en cuenta el contexto económico subyacente y las características de los ciclos del mercado del transporte marítimo.

La presente Comunicación se inscribe en el contexto más amplio de la política de transporte de la UE² (Por una Europa en movimiento - Movilidad sostenible para nuestro continente) y de la política marítima integrada de la UE³ (el Libro Azul). También aspira a apoyar otras políticas pertinentes, concretamente la política de energía y medio ambiente de la UE. Es el resultado de un diálogo continuo con los expertos de los Estados miembros, del dictamen independiente de un grupo de profesionales de alto nivel del sector del transporte marítimo y

¹ Información detallada en EUROSTAT: Estadísticas sobre el Transporte Marítimo - <http://ec.europa.eu/eurostat/>

² COM (2006) 314 final de 22.6.2006.

³ COM (2007) 575 final de 10.10.2007.

de un estudio analítico que ha examinado las tendencias y señales de cambio en el transporte por mar⁴.

2. TRANSPORTE MARÍTIMO EUROPEO EN LOS MERCADOS MUNDIALIZADOS

Europa desempeña un importante papel en el contexto del transporte marítimo actual, ya que las empresas europeas poseen el 41 % de la flota mundial total (en TPM). La adaptación del transporte marítimo europeo a las necesidades de la economía global ha ocasionado importantes cambios estructurales en el sector. Asimismo, la presión de la competencia ejercida por los países del mundo especializados en transporte marítimo ha aumentado considerablemente como resultado de la mundialización.

Una serie de medidas aplicadas por los Estados miembros en la línea de las **Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo** ha contribuido a mantener parte de la flota en los registros europeos y a generar puestos de trabajo para la gente de mar. Sin embargo, los pabellones europeos siguen haciendo frente a una fuerte competencia de los registros de terceros países. Con frecuencia, los **competidores extranjeros poseen ventajas significativas** en términos de ayudas públicas, acceso a capital barato y mano de obra abundante o aplicación flexible de las normas acordadas a nivel internacional.

En el contexto de la crisis económica actual, otros factores, como son los riesgos de exceso de capacidad en determinados segmentos del mercado, las medidas comerciales proteccionistas aplicadas por terceros países, la volatilidad en los mercados de la energía o la pérdida de conocimientos técnicos debido a la escasez de recursos humanos cualificados en Europa podría incitar a las **sedes de las empresas de transporte marítimo y a las industrias marítimas a reubicarse en el extranjero, menoscabando así los esfuerzos de la UE por garantizar un transporte marítimo de calidad en todo el mundo.**

Las conclusiones del ejercicio de análisis estratégico de la Comisión son las siguientes:

- Para la UE tiene un interés clave lograr y mantener condiciones competitivas estables y previsibles a nivel mundial para el transporte marítimo y otras industrias marítimas. Un marco atractivo para el transporte marítimo y para operadores de calidad en Europa contribuirá al éxito de la Estrategia de Lisboa para el Crecimiento y el Empleo, reforzando así la competitividad de las agrupaciones (*clusters*) marítimas europeas. Asimismo, ello garantizará la **resistencia del sector del transporte marítimo europeo ante la ralentización económica.**
- Debe mantenerse y, en su caso, mejorarse, un marco claro y competitivo de la UE en lo que respecta al **impuesto por tonelaje, el impuesto sobre la renta y las ayudas estatales** en vista de la experiencia adquirida por las Directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo. Dentro de este marco deben poder tomarse medidas positivas para apoyar un transporte marítimo más ecológico, la innovación tecnológica y las carreras en el sector marítimo y los conocimientos profesionales específicos. Debe examinarse la viabilidad de un refuerzo del vínculo entre el empleo en las agrupaciones marítimas y la ayuda.

⁴ La presente Comunicación debe leerse junto con el *Report from the Group of Senior Shipping Professionals to the Commission* (Informe del grupo de profesionales de alto nivel del sector del transporte marítimo a la Comisión, de septiembre de 2008) y el estudio *OPTIMAR – Benchmarking strategic options for European shipping and for the European maritime transport system in the horizon 2008-2018* (OPTIMAR: evaluación comparativa de opciones estratégicas para el transporte marítimo europeo y su sistema en el horizonte 2008-20018), en los que se recogen todas las estadísticas y cifras pertinentes.

- Es vital actuar de manera decidida en **apoyo de condiciones comerciales internacionales marítimas** y de acceso a los mercados **justos**. La liberalización del comercio de servicios marítimos debe continuar a todos los niveles. Al mismo tiempo que se negocia en la Organización Mundial del Comercio (OMC), la CE debe también intensificar el diálogo y los acuerdos bilaterales con socios comerciales y de navegación claves.
- Es necesario comprometerse con los esfuerzos en materia de calidad de transporte marítimo; en general, debe formar parte de ellos la colaboración para lograr **condiciones equitativas** para el transporte marítimo, observando las normas acordadas a nivel internacional en todo el mundo.
- Con respecto a la legislación antimonopolios, recientemente la Comisión ha analizado las normas de competencia específicas aplicables al suministro de servicios de transporte marítimo hacia Europa y desde ella. La Comisión continuará vigilando las condiciones del mercado, examinando el impacto económico del nuevo planteamiento antimonopolios y tomando las medidas que sean necesarias. Además, **liderará el fomento de la homogeneización de las normas de competencia fundamentales a nivel mundial**.
- La intensificación de la globalización también ha incrementado la presión sobre el delicado equilibrio del marco internacional que rige los **derechos y responsabilidades de las naciones** en su calidad de Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados ribereños. El principio de «vínculo genuino», establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, debería ser un instrumento clave de los esfuerzos internacionales para apoyar objetivos de desarrollo sostenibles.

3. RECURSOS HUMANOS, MARINERÍA Y CONOCIMIENTOS MARÍTIMOS ESPECIALIZADOS

En los últimos años, las industrias del transporte marítimo han creado muchos puestos de trabajo directos e indirectos. Aproximadamente un 70 % de los puestos de trabajo relacionados con el transporte marítimo son puestos en tierra que requieren muchos conocimientos y son de alta calidad. La **creciente escasez de profesionales del sector marítimo**, oficiales y marineros, conlleva el riesgo de perder la masa crítica de recursos humanos que mantiene la competitividad de los sectores marítimos europeos en general.

La UE tiene un interés genuino en **destacar el atractivo de las profesiones del sector marítimo** para los europeos mediante acciones en las que participen, en su caso, la Comisión, los Estados miembros y la propia industria.

Las acciones comunitarias han de aspirar, concretamente, a:

- **Adoptar medidas positivas** que faciliten las perspectivas de carrera en las agrupaciones marítimas a lo largo de toda la vida profesional; se concederá una consideración especial a la adquisición de capacidades y cualificaciones avanzadas por parte de los oficiales de la UE para potenciar sus perspectivas de empleo y se velará por que los marineros tengan buenas vías de promoción profesional que les permitan convertirse en oficiales.
- **Potenciar la imagen del transporte marítimo** y de las carreras profesionales en el mar, mejorar el conocimiento sobre las posibilidades laborales, facilitar la **movilidad laboral** en las industrias marítimas a través de toda Europa y fomentar las mejores prácticas de promoción y campañas de reclutamiento.
- Apoyar el trabajo de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) sobre el **trato correcto a la gente de mar** con el fin, entre otros aspectos, de que las directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, abandono, lesiones corporales o muerte del marino, así como sobre las

condiciones de los permisos en tierra, se apliquen correctamente en la UE y en todo el mundo.

- Dar continuidad a la Comunicación de la Comisión sobre la reevaluación del marco normativo social con vistas a conseguir más y mejores puestos de trabajo en el sector marítimo en la UE⁵.
- Fomentar un uso mejor de las **tecnologías de la información y la comunicación (TIC) para mejorar la calidad de vida en el mar**. Promocionar la disponibilidad de comunicaciones de banda ancha por satélite para ámbitos tales como la sanidad a bordo, la formación a distancia y las comunicaciones personales.
- Aplicar **medidas de simplificación** para reducir la carga administrativa que pesa sobre los capitanes y los mandos en los buques.

En este aspecto es necesario lograr un buen equilibrio entre condiciones de trabajo de las tripulaciones de la UE y competitividad de la flota europea. Se creará un grupo de trabajo para buscar formas de lograr este objetivo.

El mantenimiento de altos niveles de formación y competencia profesional de las tripulaciones es esencial para garantizar que las operaciones de transporte marítimo sean seguras y respetuosas del medio ambiente. De ahí la necesidad de que la UE y los Estados miembros creen el marco adecuado para impartir educación y formación a los navegantes en forma de medidas destinadas en particular a lo siguiente:

- Garantizar la **aplicación** estricta de las prescripciones internacionales y comunitarias en virtud del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio STCW) por parte de todas las naciones que concedan certificados de competencia a la gente de mar.
- Aportar una contribución importante a la **revisión del Convenio STCW**, utilizando instrumentos comunitarios para garantizar tanto la entrada en vigor rápida del Convenio modificado como su aplicación y observancia efectivos.
- Fomentar la cooperación entre **instituciones europeas de formación marítima** para mejorar las competencias de la gente de mar y adaptar los requisitos a las exigencias básicas de la industria del transporte marítimo de hoy en día (buques sofisticados, TIC, seguridad y protección).
- Trabajar en colaboración con instituciones de formación y la industria para establecer **certificados marítimos de excelencia** (cursos de posgrado marítimos europeos) que puedan ir incluso más allá de los requisitos del Convenio STCW. En ese contexto, podría estudiarse la creación de una red de centros de excelencia para la formación marítima en Europa (Academia Marítima Europea).
- Introducir para la formación de los oficiales un **modelo** de intercambios entre instituciones dedicadas a la formación marítima en los Estados miembros **del tipo Erasmus**.
- En colaboración con la industria, fomentar la creación de plazas, en su caso, respaldadas por incentivos, **para acoger a bordo cadetes** durante sus estudios en los institutos de formación de la UE.

Con respecto a las **condiciones laborales**, la primera prioridad de la Unión Europea es velar por la **aplicación del Convenio del Trabajo Marítimo de 2006 de la OIT** para mejorar las condiciones laborales y de vida a bordo de los buques. El acuerdo entre los interlocutores

⁵ COM (2007) 591 final de 10.10.2007.

sociales de la UE sobre la aplicación de elementos clave de este Convenio demuestra el amplio apoyo de la industria en este ámbito. La actuación de la UE y sus Estados miembros ha de aspirar a:

- Hacer que los Estados miembros **ratifiquen rápidamente el Convenio del Trabajo Marítimo de 2006** y que se adopte pronto la propuesta de la Comisión basada en el acuerdo de la industria para incorporar sus elementos clave en el Derecho comunitario.
- Velar por la **observancia efectiva** de las nuevas normas mediante medidas adecuadas, incluidas las exigencias de control del Estado de abanderamiento y el Estado rector del puerto.
- Fomentar la creación de un **marco basado en objetivos para la seguridad de las tripulaciones** de los buques, dentro del cual se abordará la cuestión de la fatiga y las condiciones de guardia a nivel internacional y de la UE.
- Fomentar y apoyar la investigación sobre el **elemento humano**, que es una cuestión compleja pluridimensional que afecta al bienestar de la gente de mar y que frecuentemente tiene repercusiones directas sobre la seguridad marítima y la protección medioambiental.
- Considerar medidas para mejorar los cuidados sanitarios a bordo.

4. TRANSPORTE MARÍTIMO DE CALIDAD COMO VENTAJA COMPETITIVA CLAVE

Para 2018 la flota mundial podría contar con unos 100 000 buques (500 TPM o más) en funcionamiento (77 500 buques en 2008). En términos de volumen, el aumento sería aún más espectacular: se espera que su capacidad total alcance más de 2 100 millones de TPM en 2018 (desde los 1 156 millones de TPM en 2008)⁶.

4.1. Mejora del comportamiento medioambiental

En los últimos años, las administraciones y la industria del transporte marítimo europeo **han hecho destacados esfuerzos** para mejorar el comportamiento medioambiental del transporte marítimo. El marco regulador de la UE se ha visto reforzado y la cooperación con los Estados miembros ha aumentado para hacer frente a cuestiones como son la prevención de accidentes e incidentes, las emisiones atmosféricas, el tratamiento de aguas de lastre y el reciclaje de buques.

Tales esfuerzos han de continuar. La Comisión, los Estados miembros y la industria marítima europea deben colaborar hacia el **objetivo a largo plazo** de un transporte marítimo **sin residuos ni emisiones**. Con ese fin, las principales prioridades deben ser las siguientes:

- Garantizar un avance continuo hacia un planteamiento coherente y global para **reducir las emisiones de gases con efecto invernadero** procedentes del transporte marítimo internacional mediante la combinación de medidas técnicas, operativas y de mercado.
- A este respecto, la UE debe **trabajar activamente en la OMI** en materia de limitación o reducción de emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los buques⁷. En la Conferencia de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático que se celebrará en Copenhague en diciembre de 2009 debe adoptarse un régimen

⁶ Fuente: estudio OPTIMAR, LR Fairplay Research Ltd & Partners (septiembre de 2008).

⁷ Las medidas de reducción obligatorias deberían ser de aplicación a todos los buques de la flota mundial. Hoy en día, más del 75 % de dicha flota está registrada en países que no han firmado el Protocolo de Kyoto.

jurídicamente vinculante. Si no se avanza en tal sentido, la UE debe presentar propuestas a nivel europeo.

- Velar por que los Estados miembros puedan lograr para 2020 el **«buen estado ecológico»** de las aguas marinas que entran dentro de su soberanía o jurisdicción, tal y como exige la nueva Directiva Marco sobre la estrategia marina⁸.
- Reforzar la normativa de la UE en materia de **instalaciones portuarias receptoras** de desechos generados por buques y de residuos de carga mediante la mejora de las disposiciones de su aplicación. A este respecto, garantizar la disponibilidad de instalaciones y de procedimientos administrativos adecuados para hacer frente al esperado crecimiento del tráfico.
- Dar continuidad a las propuestas detalladas en la Comunicación de la Comisión sobre una Estrategia de la UE para **mejorar el desguace de buques**⁹. Velar por la adopción del Convenio de la OMI sobre reciclado de buques y por el avance decidido hacia su aplicación futura.
- Supervisar la correcta aplicación de las modificaciones adoptadas por la OMI en octubre de 2008 del anexo VI del Convenio MARPOL para reducir las **emisiones de óxidos de azufre y óxidos de nitrógeno de los buques**. Ello incluye evaluar las zonas marítimas europeas que pueden definirse como Zonas de Control de Emisiones, la disponibilidad de los combustibles adecuados y las repercusiones sobre el transporte marítimo de corta distancia. Las propuestas de la Comisión deben velar por que se evite el desplazamiento del transporte marítimo de corta distancia hacia el transporte por carretera.
- Fomentar soluciones alternativas a la utilización de combustibles en los puertos, tales como son el uso de electricidad en puerto. La Comisión propondrá una exención fiscal limitada en el tiempo para el uso de electricidad en puerto en la futura revisión de la Directiva sobre imposición de los productos energéticos, como primer paso, y elaborará un marco global normativo y de incentivos.
- Relanzar la **«Campaña por un transporte marítimo de calidad» de la Comisión** mediante acuerdos de asociación con las administraciones marítimas de la UE, las industrias marítimas en general y los usuarios de los servicios de transporte marítimo.
- En ese contexto, fomentar un **sistema europeo de gestión medioambiental para el transporte marítimo** destinado a mejorar continuamente el comportamiento medioambiental del transporte marítimo; considerar la modulación de las tasas de registro, los derechos portuarios y otros cánones, con vistas a recompensar las actuaciones que redunden en un transporte marítimo más ecológico.

4.2. Seguridad del transporte marítimo

Con la adopción y posterior aplicación del Tercer Paquete de Medidas para la Seguridad Marítima, actualmente la UE dispone de uno de los marcos reguladores del transporte marítimo más amplios y avanzados. Además, tanto las administraciones marítimas de la UE como el sector marítimo han realizado inversiones considerables en la aplicación de la normativa en materia de seguridad y protección marítima.

No obstante, el crecimiento de la flota, la entrada en servicio de naves muy grandes para el transporte de pasajeros y mercancías y el crecimiento exponencial de las operaciones de transporte marítimo añadirán presiones adicionales a la seguridad marítima. El aumento del

⁸ DO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

⁹ COM(2008) 767 de 19.11.2008.

número de aguas abiertas y navegables inevitablemente atraerá tráfico a través de la denominada «ruta del Mar del Norte», con sus requisitos especiales. Una ampliación del Canal de Suez implicaría el tránsito de buques más grandes y más tráfico a lo largo del Mediterráneo, con mayores riesgos.

En los próximos años, la UE y los Estados miembros deberán hacer lo siguiente:

- Dar **prioridad a la observancia** de las normas comunitarias e internacionales existentes y a la rápida aplicación de las medidas introducidas por el Tercer Paquete de Medidas para la Seguridad Marítima.
- Revisar el mandato y el **funcionamiento de la Agencia Europea de Seguridad Marítima** para potenciar más la asistencia técnica y científica que puede brindar a los Estados miembros y a la Comisión.
- Incrementar la eficacia de la participación de la UE en la OMI y reforzar la **cooperación internacional** con los socios comerciales y del transporte marítimo de la UE, fomentando una cultura de seguridad marítima común, así como esfuerzos comunes, por ejemplo, en materia de inspecciones de control en el estado de puerto, en particular, con los países vecinos.
- En ese contexto, dedicar una atención especial a los retos planteados por las **condiciones de navegación extremas**, tales como el hielo, así como por el tamaño constantemente en aumento de los buques. Deberán aplicarse normas adecuadas en caso de hielo tanto para la navegación como la construcción y también deberán fijarse necesidades de asistencia (rompehielos) con respecto a todos los buques que faenan en las zonas marítimas más expuestas.
- Velar por la aplicación sistemática de las **Directrices sobre el tratamiento de las personas rescatadas en el mar** de la OMI. Europa debe situarse a la cabeza de los trabajos para proporcionar asistencia y aclarar las obligaciones concernientes al rescate de las personas en dificultades. Concretamente, tales trabajos deben velar por que los estados ribereños coordinen y cooperen con todas las partes en cuestión, lo cual servirá también como incentivo para que los capitanes cumplan sus obligaciones.
- Garantizar que todas las administraciones marítimas europeas despliegan los recursos económicos y humanos necesarios para garantizar el cumplimiento de sus responsabilidades como Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos o Estados ribereños. Todos los Estados miembros de la UE deben estar en la «**Lista Blanca**» del **Memorando de Acuerdo de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto** no más tarde de 2012.
- Actuar dentro de la OMI con el objetivo de alcanzar, tan pronto como sea posible, un acuerdo sobre un **marco internacional eficiente que regule la responsabilidad y la indemnización** por los daños relacionados con el transporte de sustancias peligrosas y nocivas por vía marítima.
- Garantizar que, para 2012, todos los Estados miembros están obligados, de conformidad con su compromiso, a cumplir los convenios internacionales pertinentes y que se ajustan a los requisitos del Código para la **implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI** y del Sistema de auditorías de los Estados miembros de la OMI.

4.3. Protección del transporte marítimo

La industria europea del transporte marítimo ha hecho **esfuerzos muy importantes para implantar** las medidas de protección obligatorias adoptadas en 2002 por la OMI que se incorporaron en el Derecho de la UE en 2004. Sin embargo, la amenaza terrorista no da

señales de amainar y tanto los buques como los puertos **seguirán corriendo el riesgo de ser víctimas de actos terroristas**. Asimismo, persiste una gran preocupación sobre los actos de **piratería y robo a mano armada** en el mar. Otra dificultad es la relacionada con incidentes causados por el **contrabando y el tráfico de seres humanos y los polizones**.

El reto consiste en completar el trabajo, ya iniciado, sobre la creación de un marco global de medidas de protección basadas en la **prevención y la capacidad de reacción y de resistencia**. Debe así generarse una auténtica «**cultura de la protección**» que se convertirá en parte integrante del transporte marítimo y las operaciones portuarias de calidad, evitando al mismo tiempo comprometer innecesariamente el rendimiento del transporte marítimo y la calidad de vida de las tripulaciones y los pasajeros.

Habida cuenta de las respectivas competencias en este campo, la actuación de la UE y sus Estados miembros debe tener los siguientes objetivos:

- Con respecto a las **amenazas terroristas**, la Comisión y los Estados miembros deben continuar apoyando la aplicación de **medidas de protección internacionales que sean proporcionales** a la amenaza existente y estén basadas en metodologías adecuadas de análisis de riesgos. Los Estados de abanderamiento y los propietarios de buques han de cooperar estrechamente y la gente de mar ha de recibir la **formación** básica y continua adecuadas.
- La Comisión y los Estados miembros deben beneficiarse plenamente del marco ofrecido por las modificaciones en materia de protección al Código Aduanero Comunitario, contribuyendo así a los trabajos internacionales destinados a garantizar la cadena internacional de suministro.
- Con respecto a la **piratería y los robos a mano armada**, la Comisión y los Estados miembros han de adoptar una **respuesta firme** y aportar su contribución para lograr un transporte marítimo más seguro en las zonas afectadas. Europa ha de participar en el desarrollo y la estabilización de los países de los que proceden tales ataques.
- A ese respecto, la prioridad más urgente es **proteger a la gente de mar, los pescadores y los pasajeros de los buques que navegan frente a las costas de Somalia, en el Golfo de Adén o en cualquier otra región del mundo que pueda ser problemática en el futuro**.
- Además, la estabilidad del sistema de transporte marítimo mundial exige la protección de las rutas de transporte internacionales contra toda acción que pueda interrumpir el flujo de tráfico que discurra por ellas. Por ejemplo, al transportarse más de un 12 % del volumen total de petróleo por mar a través del Golfo de Adén, las desviaciones a gran escala por el Cabo de Buena Esperanza no sólo duplicarían la longitud de un viaje normal del Golfo a Europa, sino que también incrementarían considerablemente el consumo de combustible, las emisiones y el coste del transporte.
- La Comisión y los Estados miembros han de establecer **planes de resistencia** que incluyan sistemas de alerta rápida y vigilancia de acontecimientos y planes de protección conjuntos. Dichos mecanismos han de beneficiarse de la utilización del LRIT en su totalidad y de otros sistemas adecuados de vigilancia, así como del aumento de la coordinación entre las autoridades responsables de los Estados miembros.
- La Comisión y los Estados miembros deberán colaborar para lograr mejoras pertinentes del Código internacional para la protección de los buques y de las instalaciones portuarias (**Código PBIP**); deberá considerarse la posibilidad de crear un programa de asistencia técnica para las administraciones portuarias y marítimas.

4.4. Vigilancia marítima

Si miramos hacia el horizonte de 2018, las capacidades del sistema de transporte marítimo de la UE deben reforzarse mediante la puesta en marcha de un sistema integrado de gestión de la información que permita **la identificación, la vigilancia, la localización y la información** sobre todos los buques que se hallen en el mar o en vías navegables interiores y que se dirijan a puertos europeos o procedan de ellos o estén en tránsito a través de aguas de la UE o muy próximas a ella.

Tal sistema formaría parte de la iniciativa sobre un programa marítimo electrónico que evolucionaría hasta convertirse en un sistema integrado comunitario, el cual proporcionaría servicios electrónicos a los distintos niveles de la cadena de transporte. A este respecto, el sistema debería poder conectarse con los programas e-Freight (flete electrónico) y e-Customs (aduanas electrónicas), así como con los sistemas de transporte inteligente¹⁰; ello permitiría a los usuarios localizar y rastrear las mercancías no sólo durante la parte marítima del viaje, sino en todos los modos de transporte, con un auténtico espíritu de comodidad.

En un contexto más amplio y a partir de los recursos disponibles actualmente, tales como son AIS, LRIT, SafeSeaNet o CleanSeaNet, o de aquéllos que se están desarrollando, tales como son Galileo y GMES, y habida cuenta de la necesidad de desarrollar EUROSUR¹¹, la UE debe fomentar la creación de una plataforma para garantizar la **convergencia** de las tecnologías basadas en el mar, la tierra y el espacio, la **integridad** de las aplicaciones y la **gestión y control adecuados de la información** en función de la necesidad de su conocimiento. Para evitar la duplicación debe fomentarse la cooperación civil y militar.

La Comisión está también trabajando en la creación de un sistema integrado de vigilancia transfronterizo y transectorial de la UE¹². Uno de sus objetivos clave es crear redes de intercambio de información entre las autoridades nacionales con vistas a incrementar la interoperabilidad de las actividades de vigilancia, mejorar la eficacia de las operaciones en el mar y facilitar la aplicación de la normativa y las políticas comunitarias pertinentes¹³.

4.5. El transporte marítimo como elemento clave de la seguridad energética de la UE

El transporte marítimo es un elemento clave para la seguridad energética de Europa y, por tanto, representa un instrumento importante de la política europea de energía. El transporte por mar ha de considerarse como parte de la **estrategia de diversificación de rutas y de fuentes de energía de la UE**. El 90 % del petróleo se transporta por mar y crece la tendencia a transportar gas natural licuado (GNL) mediante buques cisterna. Muchos otros productos energéticos se transportan también por vía marítima¹⁴.

La flota que transporta productos energéticos en todas sus ramas de actividad (buques cisterna para petróleo crudo y sus productos, GNL y GLP y buques de repostaje en alta mar) es cada vez más importante para garantizar el **buen funcionamiento de los mercados energéticos y**

¹⁰ COM(2007) 607 de 18.10.2007.

¹¹ Véanse las Conclusiones del Consejo de 5.6.2008 con respecto al futuro desarrollo de FRONTEX, EUROSUR y los retos futuros que plantea la gestión de la frontera exterior de la UE.

¹² SEC (2008) 2737 de 3.11.2008.

¹³ En el documento SEC (2008) 3727 de 13.10.2008 se recoge una visión de conjunto de las acciones llevadas a cabo en 2008; para 2009 hay prevista una Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre vigilancia marítima.

¹⁴ Véase el documento de trabajo de la Comisión titulado *Energy policy and maritime policy: ensuring a better fit* (Política energética y política marítima: por un mejor ajuste); SEC (2007) 1283/2 de 10.10.2007.

la seguridad del suministro y, en consecuencia, el bienestar de los ciudadanos europeos y de la economía europea en su conjunto.

Más concretamente, las recientes interrupciones del suministro terrestre de gas y petróleo ponen de manifiesto más que nunca la importancia de la infraestructura de GNL. Tal y como se destaca concretamente en la Segunda revisión estratégica del sector de la energía¹⁵, las instalaciones de GNL son esenciales para incrementar la **flexibilidad del suministro de gas** en el mercado interior de la energía, lo que permitiría la solidaridad en momentos de crisis. La flota que transporta productos energéticos debe tener los mejores niveles tecnológicos y las tripulaciones de esa flota deben estar bien formadas, en un contexto de esfuerzos comunitarios de mejora de la calidad del transporte marítimo.

5. COLABORACIÓN EN EL PLANO INTERNACIONAL

La Unión Europea tiene, desde hace mucho, un compromiso con la competencia abierta y justa en el sector del transporte marítimo y también con el transporte marítimo de calidad. De ahí su apoyo a los trabajos de las organizaciones internacionales especializadas en el ámbito del transporte marítimo, entre las que se hallan la OMI, la OIT, la OMC y la OMA, así como su sólida red creciente de acuerdos bilaterales en materia de transporte marítimo y de diálogos con socios comerciales y de transporte marítimo clave.

El acuerdo de transporte marítimo de 2002 entre la Comisión y sus Estados miembros, y China resulta un buen ejemplo de ello. Este mismo planteamiento se está siguiendo en las relaciones y negociaciones bilaterales de la UE en curso a nivel regional, incluidos la cooperación euromediterránea (Euromed), la Unión para el Mediterráneo o MERCOSUR.

Los retos mundiales con los que se enfrentan hoy en día los servicios marítimos y de transporte por mar exigen respuestas convincentes por parte de la comunidad internacional. La Comisión y los Estados miembros están bien situados para impulsar un cambio destinado a lograr un **marco regulador internacional global para el transporte marítimo** adecuado para hacer frente a los retos que plantea el siglo XXI:

- En varios foros es fundamental la actuación concertada a nivel europeo, por ejemplo, en materia de gobernanza (CNUDM), comercio internacional (OMC y diálogos y acuerdos bilaterales sobre transporte marítimo, CNUDMI), seguridad, protección, respeto del medio ambiente (OMI), trabajo (OIT) o aduanas (OMA).
- La Comisión y los Estados miembros deben esforzarse y cooperar para lograr todos los objetivos de las políticas de seguridad y protección marítimas de la UE mediante **instrumentos internacionales** acordados a través de la OMI. Sin embargo, si las negociaciones de la OMI fracasaran, la UE debería liderar la aplicación de medidas sobre asuntos que tienen especial importancia para la UE, como primer paso, a la espera de lograr un mayor consenso internacional y teniendo al mismo tiempo en cuenta el entorno competitivo internacional.
- Para que los Estados miembros de la UE actúen como un equipo eficiente que puede confiar en actores individuales fuertes, es necesario promover el **reconocimiento y visibilidad de la UE en la OMI** mediante la formalización del mecanismo de coordinación de la UE y la concesión a la Unión de la categoría oficial de observador, si no de miembro de pleno derecho, en esta organización. Ello no afectará a los derechos y

¹⁵ SEC (2008) 2794 y SEC (2008) 2791.

obligaciones que incumben a los Estados miembros de la UE en calidad de partes contratantes de la OMI.

- La Comisión y los Estados miembros deben trabajar para lograr un **mejor mecanismo para la rápida ratificación de los convenios de la OMI a nivel mundial**, incluido el examen de la posibilidad de sustituir la ratificación basada en el pabellón por la ratificación basada en la flota, definida por el país de residencia.
- La Comisión y los Estados miembros deben trabajar con los socios comerciales y de transporte marítimo para garantizar la convergencia de puntos de vista en la OMI. Los esfuerzos de cooperación internacional de la UE deben conducir al establecimiento de un **mecanismo para garantizar la observancia real de las normas acordadas a nivel internacional por parte de todos los Estados de abanderamiento y Estados ribereños del mundo**.
- La reciente Comunicación de la Comisión sobre la región ártica presenta sugerencias¹⁶, que han de seguirse, para **proteger y preservar esta cuenca marítima** y, concretamente, para garantizar la navegación comercial sostenible en ella.

6. EXPLOTACIÓN DE TODO EL POTENCIAL DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CORTA DISTANCIA Y DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MARÍTIMO A FAVOR DE LAS EMPRESAS Y LOS CIUDADANOS EN EUROPA

La mayor integración económica de los Estados miembros delEEE y los países vecinos tendrá efectos positivos en las conexiones del transporte marítimo intraeuropeo. Con vistas a 2018, la economía europea deberá haberse recuperado de la actual crisis económica. Así, está previsto que el transporte marítimo de EU-27 crezca de 3 800 millones de toneladas en 2006 a unos 5 300 millones de toneladas en 2018. Ello quiere decir que, en un periodo de diez años, la infraestructura, incluidos los puertos y sus enlaces con el interior, y el sector del transporte marítimo, deberán ser capaces de gestionar, al menos, 1 600 millones de toneladas más que actualmente. El tráfico de pasajeros, incluidos los transbordadores y los cruceros, también aumentará. Habrá que garantizar la continuidad territorial, la cohesión regional y los niveles de calidad para el pasaje marítimo.

El reto consiste en proporcionar la combinación adecuada de medidas para que los puertos puedan cumplir eficazmente su función de portal. Para ello será necesario crear nuevas infraestructuras y también mejorar el empleo de las instalaciones existentes mediante el incremento de la productividad portuaria. El sistema actual, incluidas las conexiones con el interior y los corredores para el transporte de mercancías, han de adaptarse para poder hacer frente al crecimiento esperado. A este respecto, las principales prioridades deberán ser las siguientes:

- Establecer un auténtico **«espacio europeo para el transporte marítimo sin barreras»** mediante la eliminación de obstáculos administrativos innecesarios, controles transfronterizos duplicados, descoordinación en materia de documentos y todos los demás factores que frenan el crecimiento potencial del transporte marítimo de corta distancia.
- Aplicar las medidas anunciadas en la Comunicación sobre una **política portuaria europea**. Los **servicios portuarios** han de proporcionarse siempre de conformidad con los principios de competencia leal, transparencia financiera, no discriminación y rentabilidad y con pleno respeto de las necesidades de seguridad, protección y crecimiento sostenible.

¹⁶ COM (2008) 763 de 20.11.2008.

- Crear las **condiciones adecuadas para atraer los flujos de inversión hacia el sector portuario** mediante la concesión de prioridad a la modernización y la expansión de proyectos de infraestructuras para la conexión de los puertos con el interior en las zonas con más probabilidades de padecer problemas de congestión.
- Con respecto a las evaluaciones medioambientales sobre la ampliación de los puertos, han de generalizarse los procedimientos acelerados que reduzcan considerablemente el plazo global. Con este fin, la Comisión ofrecerá **directrices sobre la aplicación de la normativa medioambiental comunitaria pertinente para el desarrollo de los puertos**¹⁷.
- Reforzar la estrategia de la UE para garantizar el despliegue total de los proyectos de las «**autopistas del mar**» facilitando el lanzamiento de soluciones de transporte intermodal integrado innovadoras, simplificando los requisitos administrativos y apoyando las iniciativas propuestas por la Comisión en el ámbito del transporte ecológico.
- Los programas de financiación de la UE, como son los **proyectos de transporte de la red transeuropea**, Marco Polo o los instrumentos de política regional, deben prestar asistencia a esas novedades y abordar factores relacionados con el cambio modal.
- Fomentar medidas para **facilitar una mejor conexión de las islas y el transporte de pasajeros intracomunitario de larga distancia** gracias a servicios de transbordadores y cruceros de calidad que cuenten con terminales adecuadas. Habida cuenta de la experiencia adquirida desde que se adoptó el Reglamento sobre Cabotaje ya en 1992, podría mejorarse el marco de prestación de servicios de transporte marítimo públicos que cumplan en su totalidad los requisitos de continuidad territorial.
- En el contexto anterior, **examinar** los instrumentos económicos (tales como impuestos, gravámenes o regímenes de comercio de derechos de emisión) para «**fijar correctamente los precios**»¹⁸, de forma que se incite a los usuarios a utilizar las alternativas de transporte marítimo de corta distancia, abordando así los problemas de congestión en las carreteras, y se fomenten en general soluciones de mercado que contribuyan a la sostenibilidad de la cadena del transporte en su conjunto.
- Abordar la cuestión de los **derechos de los pasajeros de los servicios de transbordadores y cruceros** en Europa mediante la promoción de una campaña de calidad (concesión de premios a las mejores compañías de transbordadores).

7. EUROPA DEBE SER EL LÍDER MUNDIAL EN INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN MARÍTIMAS

La competitividad de las industrias marítimas europeas y su capacidad de responder a los retos medioambientales, energéticos, de seguridad y relacionados con el factor humano se ven influidas en gran medida por los trabajos de investigación e innovación, los cuales han de seguir fomentándose.

Los retos de hoy en día representan grandes oportunidades para el crecimiento y la eficacia de la industria. Dado que los usuarios finales prestan cada vez más atención al nivel de «ecologización» de las empresas en la cadena de suministro y los expedidores demandan un transporte respetuoso con el medio ambiente, la sostenibilidad y la responsabilidad social de las empresas van ganando terreno progresivamente como factores que conceden una ventaja competitiva.

¹⁷ COM (2007) 616 de 18.10.2007, política portuaria europea.

¹⁸ COM(2008) 435 de 8.7.2008.

Por ejemplo, en el sector del transporte marítimo hay un amplio margen de mejora en materia de incremento de la eficiencia energética de los buques, reducción de su impacto medioambiental, minimización de los riesgos de accidentes y mejora de la calidad de vida en el mar. Hay una creciente necesidad de contar con herramientas adecuadas de inspección y vigilancia y de establecer normas tecnológicas y medioambientales avanzadas.

Las industrias marítimas europeas han de capitalizar los destacados esfuerzos de IDT llevados a cabo dentro de sucesivos programas marco de investigación de la UE y de otras actividades:

- Un gran reto es la creación de **nuevos diseños de buques y equipos para mejorar la seguridad y el comportamiento medioambiental**. Las iniciativas de IDT específicas deben generar nuevas formas de diseño, estructuras avanzadas, materiales, propulsión limpia y soluciones eficientes desde el punto de vista energético. Con objeto de mantener esta ventaja competitiva, han de tomarse las medidas adecuadas para proteger adecuadamente el conocimiento y la propiedad intelectual.
- Son también necesarios para lograr una movilidad sostenible el desarrollo tecnológico y las concepciones logísticas avanzadas que optimicen la **eficacia de la cadena de transporte en su totalidad** mediante el transporte marítimo de corta distancia y el transporte por vías de navegación interior.
- Todas las partes interesadas deben participar en estas acciones para garantizar que las soluciones resultantes de dichos esfuerzos llegan al mercado. Han de aprovecharse al máximo las **plataformas de IDT** tales como la Plataforma tecnológica Waterborne.
- La reciente Comunicación de la Comisión relativa a una estrategia europea de investigación marina y marítima¹⁹ establece un marco para que los sectores marítimos europeos aborden estos retos tecnológicos a través de una mayor integración con la ciencia y la investigación marinas.
- Han de desarrollarse **herramientas de TIC** adecuadas **para la inspección y el seguimiento**, también relacionadas con la vigilancia. La gestión técnica de la flota, incluidos el control remoto del rendimiento del motor, de los puntos clave estructurales y del estado general de funcionamiento de los buques, han de verse facilitados mediante sistemas de telecomunicaciones avanzadas. Con este fin ha de establecerse un marco de referencia que permita el **despliegue de servicios marítimos electrónicos**²⁰ a nivel europeo y mundial. En dichos servicios electrónicos deben también participar las administraciones públicas, las comunidades portuarias y las empresas de flete.

8. CONCLUSIÓN

La Unión Europea y sus Estados miembros tienen un gran interés común en fomentar el transporte marítimo seguro y eficiente intraeuropeo e internacional en océanos y mares limpios, la competitividad a largo plazo del transporte marítimo europeo y los sectores relacionados con él en los mercados mundiales, y la adaptación de la totalidad del sistema de transporte por vía marítima a los retos del siglo XXI.

Las opciones estratégicas presentadas en esta Comunicación sobre el transporte marítimo europeo y sobre el sistema europeo de transporte marítimo, con vistas al horizonte de 2018, representan una visión para lograr esos objetivos.

¹⁹ COM(2008) 534 final de 3.9.2008. También apoyan la innovación que sea importante para el transporte marítimo programas como LeaderSHIP 2015 y Life.

²⁰ Véase el punto 4.4.

Las opciones propuestas se basan en un enfoque integrado de la política marítima y en los valores fundamentales de desarrollo sostenible, crecimiento económico y mercados abiertos en competencia leal, así como en altos niveles laborales y de respeto del medio ambiente.

Los beneficios derivados de esta visión deberían trascender las fronteras de Europa y extenderse a todo el mundo marítimo, incluidos los países en desarrollo.

La intención de la Comisión es mantener un diálogo constructivo con todas las partes interesadas afectadas con vistas a aplicar en la práctica las medidas señaladas en este análisis estratégico.