

Miércoles, 5 de mayo de 2010

19. Recomienda que se otorgue la máxima prioridad a la adaptación del acervo en los ámbitos políticos que antes de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa no estaban sujetos al procedimiento de codecisión; pide que se analicen caso por caso de forma que se garantice que queden definidos como actos delegados, en particular, todas las medidas adecuadas de alcance general adoptadas hasta ahora en virtud de los artículos 4 y 5 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾;

20. Considera que, para preservar plenamente las prerrogativas del legislador, ya sea en la armonización mencionada o al tramitar propuestas con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, debería prestarse una atención especial a la aplicación de los artículos 290 y 291 del TFUE y a las consecuencias prácticas derivadas de recurrir a uno u otro de ellos; insiste en que los colegisladores tienen la facultad de decidir que los asuntos adoptados anteriormente conforme al procedimiento de reglamentación con control pueden adoptarse de conformidad con el artículo 290 del TFUE o con el procedimiento legislativo ordinario;

*

* *

21. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

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

P7_TA(2010)0128

Resolución del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, sobre los objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 (2009/2095(INI))

(2011/C 81 E/03)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión, de 21 de enero de 2009, sobre los objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 (COM(2009)0008) (Comunicación sobre la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018),
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 10 de octubre de 2007, sobre una política marítima integrada para la Unión Europea (COM(2007)0575),
- Visto el artículo 48 de su Reglamento,
- Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A7-0114/2010),
- A. Considerando que los armadores europeos realizan una contribución importante a la economía europea, pero que han de competir en un entorno mundial,
- B. Considerando que las medidas estructurales e integradas destinadas a mantener y desarrollar el próspero sector marítimo en Europa son importantes y deben reforzar la competitividad del transporte marítimo y de los sectores relacionados, integrando los requisitos de desarrollo sostenible y de competencia leal,

Miércoles, 5 de mayo de 2010

- C. Considerando que es absolutamente necesario atraer a jóvenes hacia estudios marítimos y que estos sigan dichos estudios, y que debe mejorarse el nivel de enseñanza orientada a las profesiones marítimas en Europa a través de la próxima revisión del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Convenio STCW),
- D. Considerando que el cambio climático constituye el principal reto del siglo XXI en todos los ámbitos de la política europea,
- E. Considerando que la navegación marítima constituye un modo de transporte relativamente compatible con el medio ambiente que, no obstante, ofrece un potencial considerable de mejora en el ámbito de la contaminación, y que debe formar parte de los esfuerzos de lucha contra el cambio climático, disminuyendo gradualmente la huella de carbono de los buques y de las infraestructuras portuarias,
- F. Considerando que la seguridad es de la máxima importancia para las administraciones portuarias, los armadores y el personal marino tanto embarcado como en tierra, y que las medidas de seguridad deben tener en cuenta la protección del medio ambiente del litoral y marino y las condiciones laborales en los puertos y a bordo de los buques,
- G. Considerando los ataques criminales contra buques europeos, tanto pesqueros como mercantes y de pasajeros, que siguen registrándose en el golfo de Adén, frente a las costas de Somalia y en aguas internacionales,
- H. Considerando que la industria marítima europea ocupa una posición de liderazgo mundial, que dicho liderazgo debe asegurarse a largo plazo y que esto sólo puede lograrse mediante la innovación,
- I. Considerando que las decisiones se han de adoptar al nivel administrativo adecuado: «mundial donde sea posible, europeo donde sea necesario»,

Generalidades

- 1. Acoge positivamente la Comunicación sobre la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018;
- 2. Destaca la importancia del sector del transporte marítimo para la economía europea, no sólo en su función transportadora de pasajeros, materias primas, mercancías y productos energéticos, sino también como núcleo de una amplia agrupación de actividades marítimas, como la industria naval, la logística, la investigación, el turismo, la pesca y la acuicultura y la enseñanza;
- 3. Destaca que la política marítima de la UE ha de tener en cuenta que el sector del transporte marítimo no sólo debe hacer frente a la competencia dentro de la Unión Europea, sino también, y sobre todo, a la competencia mundial; subraya asimismo la importancia de incrementar el peso del transporte marítimo en el total de las actividades de transporte, tanto en el interior como en el exterior de la Unión Europea;
- 4. Desea que las políticas marítimas de la UE se conciban en adelante de conformidad con un «mar europeo único» y, en consecuencia, solicita a la Comisión que desarrolle una política europea de transporte marítimo dentro de un espacio marítimo común;

Mercado

- 5. Insta a la Comisión a que prosiga su lucha contra el abuso de los pabellones de conveniencia;
- 6. Insta por tanto a los Estados miembros a que fomenten el uso de su pabellón y que presten apoyo a sus agrupaciones marítimas en tierra, por ejemplo, mediante la concesión de ventajas fiscales a los buques, como la imposición por tonelaje, así como la concesión de ventajas fiscales a la gente de mar y los armadores;

Miércoles, 5 de mayo de 2010

7. Opina que el sector marítimo, como cualquier sector de la economía, debe estar sometido en principio a la normativa sobre ayudas de Estado; considera, no obstante, que estas pueden autorizarse excepcionalmente en casos específicos, siempre que revistan un carácter temporal y se apliquen de manera transparente y comprensible;

8. Considera que las directrices en materia de ayudas estatales al sector marítimo —cuya vigencia expira en 2011— deben mantenerse y ampliarse, dado que han contribuido enormemente a conservar la competitividad mundial de la navegación marítima europea, a su capacidad para hacer frente satisfactoriamente a la frecuente competencia desleal por parte de terceros países y a mantener su posición como líder mundial, por lo que, de este modo, han contribuido a respaldar la economía de los Estados miembros;

9. Pide a la Comisión que presente las nuevas normas anunciadas sobre las ayudas estatales al transporte marítimo en 2010 y manifiesta asimismo su opinión de que la Comisión debe presentar cuanto antes las directrices para las ayudas estatales a los puertos marítimos;

10. Insiste, en este contexto, en que las ayudas estatales deben destinarse exclusivamente a apoyar a segmentos industriales marítimos europeos comprometidos con los estándares sociales, la promoción de los puestos de trabajo y la formación de personal en Europa, así como a garantizar la competitividad del transporte marítimo europeo a escala mundial;

11. Pide a los Estados miembros que procedan con celeridad a la firma, ratificación y aplicación del Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transporte Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, en el que las reglas enunciadas se denominan «Reglas de Rotterdam», que establecen el nuevo régimen de responsabilidad marítima;

12. Pide a la Comisión que preste mayor atención, durante la próxima revisión de las directrices comunitarias para el desarrollo de una red de transporte transeuropea, al transporte marítimo y a sus estructuras terrestres, en particular a la conexión multimodal de los puertos marítimos europeos con el interior;

13. Aplauda la propuesta de Directiva sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros de la Comunidad (COM(2009)0011) presentada por la Comisión, destinada a simplificar, reducir y eliminar los procedimientos administrativos para el transporte marítimo europeo de corta distancia; pide a la Comisión que continúe apoyando el transporte marítimo de corta distancia de modo que se incremente claramente la eficacia del transporte marítimo dentro de la Unión;

Ámbito social

14. Aplauda las iniciativas de los Estados miembros y de la Comisión destinadas a incrementar el atractivo de las profesiones marítimas para los jóvenes ciudadanos de la UE; insiste en la necesidad de ofrecer formación permanente, así como medidas de reconversión destinadas a los trabajadores de mar y tierra con el fin de reforzar las cualificaciones y competencias profesionales de la mano de obra; aboga también por un incremento de la información sobre el sector en los centros de enseñanza y por la puesta a disposición de más oportunidades para realizar prácticas;

15. Pide a los Estados miembros, en el marco de los convenios internacionales, como son el Convenio STCW y el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 de la OIT, que mejoren y actualicen los programas de formación existentes, a fin de aumentar la calidad de los centros de formación náutica;

16. Destaca que la gente de mar procedente de terceros países ha de cumplir requisitos de formación adecuada, de conformidad con el Convenio STCW, y pide a las empresas de transporte marítimo y a los órganos nacionales de inspección que lo garanticen, en su caso asistidos por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM); reitera su petición de que los Estados miembros ratifiquen rápidamente el Convenio sobre el trabajo marítimo de 2006 de la OIT y que se adopte cuanto antes la propuesta de la Comisión basada en el acuerdo de la industria, para incorporar los elementos clave del Convenio al Derecho de la UE;

Miércoles, 5 de mayo de 2010

17. Pide a los Estados miembros que fomenten el empleo de gente de mar de la UE en sus propias flotas y que creen suficientes instalaciones a fin de evitar la migración de la gente de mar fuera de la Unión;
18. Acoge con agrado la sugerencia de la Comisión de que los Estados miembros deben promover la cooperación entre las instituciones marítimas europeas y anima a los Estados miembros a que armonicen sus respectivos programas y cursos de formación a fin de promover y desarrollar unos altos niveles de cualificaciones y conocimientos avanzados por parte de la gente de mar de la UE;
19. Insiste en que la dimensión social y las condiciones de empleo de la gente de mar de la UE están estrechamente vinculadas a la competitividad de la flota europea, y que resulta necesario facilitar la movilidad laboral en los sectores marítimos en toda Europa y asegurar un mercado interior plenamente operativo sin obstáculos y sin restricciones injustificadas a la prestación de servicios;
20. Apoya el intercambio de buenas prácticas en cuanto a condiciones de empleo y normas sociales, así como la mejora de las condiciones de vida a bordo de los buques, en particular desarrollando las tecnologías de la información y de la comunicación, mejorando el acceso a la asistencia sanitaria y reforzando las normas de seguridad y la formación para permitir a la gente de mar hacer frente a los riesgos inherentes a sus profesiones;
21. Destaca que los controles han de ser concretos y estar centrados en los riesgos y que no han de generar una sobrecarga normativa para el sector;
22. Espera que se examine la capacidad del progreso tecnológico para compensar la menguante disponibilidad de personal marítimo, pero advierte contra la introducción excesivamente rápida de tecnología de eficacia no demostrada;
23. Pide a las autoridades marítimas de los puertos que mejoren las instalaciones para la gente de mar de los buques que esperan fondeados en las radas, incluidas las instalaciones para un transporte más sencillo del buque a la orilla y viceversa;

Medio ambiente

24. Reconoce que se debe progresar considerablemente en la reducción de emisiones de óxidos de azufre y de nitrógeno, partículas finas (PM10) y CO₂, y que ello es necesario en el marco de los objetivos fijados en relación con el cambio climático en la UE; insiste en que el sector puede contribuir a luchar contra las emisiones nocivas y el cambio climático y que las inversiones públicas y privadas en investigación y desarrollo serán de especial interés a este respecto;
25. Destaca que las reducciones de emisiones se han de acordar rápidamente y deben aplicarse de manera vinculante a través de la Organización Marítima Internacional (OMI) con el fin de limitar las distorsiones de la competencia, aunque esto no debe impedir a la Unión adoptar iniciativas de reducción aplicables a las flotas de sus Estados miembros, impulsando así a los restantes continentes a mejorar su competitividad en este ámbito; señala, en este punto, las grandes diferencias existentes entre el transporte marítimo de corta distancia y el de larga distancia, que deben tenerse en cuenta a la hora de alcanzar acuerdos en el seno de la OMI;
26. Insta a los Estados miembros a que hagan mayor uso —junto con los países vecinos, cuando sea posible— de la posibilidad de establecer zonas marítimas de control de las emisiones, particularmente para el óxido de nitrógeno; subraya que el establecimiento de más zonas marítimas de control de las emisiones no debe provocar distorsiones de la competencia dentro de Europa;
27. Apoya las medidas que permitan la transferencia modal en beneficio del transporte marítimo con el fin de disminuir la congestión en los ejes viales; insta a la Unión y a los Estados miembros a crear las plataformas logísticas portuarias, indispensables para el desarrollo de la intermodalidad y el fortalecimiento de la cohesión territorial; insiste en que las normativas internacionales y de la UE no deben obstaculizar los esfuerzos realizados en este sentido por las autoridades nacionales; espera el establecimiento rápido y extenso de «autopistas del mar», en el marco de la Unión por el Mediterráneo, que permitan reducir tanto la contaminación como la congestión de las redes terrestres;

Miércoles, 5 de mayo de 2010

28. Apoya en principio la modificación del anexo VI del Convenio MARPOL, aprobada en octubre de 2008 por la OMI, para reducir las emisiones de óxido de azufre y óxido de nitrógeno de los buques, pero manifiesta, no obstante, su preocupación ante un posible cambio del transporte marítimo de corta distancia al transporte por carretera como consecuencia de la introducción del límite del 0,1 % para el azufre, previsto a partir de 2015, en las zonas de control de las emisiones de azufre del mar del Norte y del mar Báltico; pide por tanto a la Comisión que presente al Parlamento cuanto antes, y a más tardar a finales de 2010, la correspondiente evaluación de impacto;

29. Considera que todos los modos de transporte, incluido el transporte marítimo, deben internalizar progresivamente sus costes externos; considera que la introducción de este principio generará fondos que podrán movilizarse prioritariamente para los esfuerzos de promoción de la innovación;

30. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que también realicen esfuerzos en el ámbito de los instrumentos alternativos, como la introducción de un impuesto sobre los combustibles marítimos, preferentemente en función de la calidad y compatibilidad medioambiental del combustible, o el concepto de «puertos ecológicos», donde los buques menos contaminantes reciban un trato prioritario o paguen menos tasas portuarias;

31. Pide a los Estados miembros que trabajen en el marco de la OMI a fin de establecer e implantar normas medioambientales apropiadas y aplicables a escala mundial;

32. Observa en este contexto el progreso técnico realizado en la navegación interior, con el que se ha logrado una reducción sustancial de las emisiones de los motores existentes y el posible uso de gas natural licuado como combustible, pide a la Comisión que examine si estas técnicas también pueden utilizarse en los buques de navegación marítima y cómo se puede agilizar su aplicación;

33. Lamenta que en la Cumbre de Copenhague sobre el cambio climático no se lograran conclusiones sobre la reducción de emisiones en la navegación marítima, pero destaca que tanto en el proceso post Kyoto como en la OMI se ha de seguir intentando acordar medidas a escala mundial para lograr tales reducciones; invita a los Estados miembros a no escatimar esfuerzos para garantizar que la OMI reciba un mandato para las próximas negociaciones mundiales sobre el clima, con unos objetivos cuantificables de reducción para el transporte marítimo;

34. Pide a la Unión que lidere este proceso a escala internacional, especialmente en el seno de la OMI, para reducir las emisiones del sector marítimo;

35. Destaca la importancia en los puertos marítimos europeos de las instalaciones técnicas interoperativas para el suministro de electricidad a los buques a partir de los muelles, con lo que puede reducirse considerablemente la contaminación; pide a la Comisión que compruebe en qué puertos marítimos se pueden aprovechar con eficiencia dichas instalaciones;

36. Insiste en que la Comisión, en el marco de su política de investigación y desarrollo, debe dar prioridad a la innovación en el ámbito de las tecnologías renovables, por ejemplo solar y eólica, para el equipamiento de los buques;

37. Pide a la Comisión que estudie el potencial para reducir y supervisar la contaminación a través de las tecnologías inteligentes en el transporte, en particular de Galileo;

38. Hace hincapié en la necesidad de promover operaciones portuarias y aduaneras sin papeles, así como de facilitar la cooperación entre los diferentes proveedores de servicios y consumidores en el puerto, utilizando distintos sistemas y redes de transporte inteligentes, como SafeSeaNet y e-Custom, a fin de agilizar las operaciones portuarias y reducir la contaminación;

Seguridad

39. Aplauda la aprobación del tercer paquete legislativo sobre seguridad marítima y hace un llamamiento a los Estados miembros para que lo lleven a la práctica sin demora;

Miércoles, 5 de mayo de 2010

40. Aboga a favor de un control riguroso de la construcción naval, incluidos la calidad del acero utilizado, el diseño y el mantenimiento de los buques, como se prevé, entre otras normativas, en las disposiciones modificadas referentes a las oficinas de clasificación;

41. Respalda el cambio de rumbo del Memorando de Acuerdo de París sobre la supervisión por el Estado rector del puerto, en virtud del cual los controles regulares quedan sustituidos por un control en función del riesgo, a fin de poder actuar con eficacia precisamente contra los buques con múltiples deficiencias;

42. Pide a los Estados miembros y a los armadores que se esfuercen por figurar en la «lista blanca» del Memorando de Acuerdo de París; pide especialmente a Eslovaquia que realice un esfuerzo suplementario en este sentido;

43. Pide a los organismos nacionales de control y demás autoridades nacionales que cooperen más estrechamente en el intercambio de datos sobre los buques y los fletes, a fin de reducir la carga normativa, pero aumentando la eficacia de los controles; reclama el rápido establecimiento de un sistema integrado de gestión de la información, utilizando y reforzando los recursos ya disponibles, en particular SafeSeaNet; pide a la Comisión que aplique cuanto antes un sistema de vigilancia transfronteriza y transectorial en todo el territorio de la UE;

44. Constata el peligro de la piratería en los mares del mundo y en especial en la zona del Cuerno de África y las aguas frente a las costas de Somalia, y pide a todos los armadores que cooperen con las iniciativas gubernamentales para protegerles contra la piratería, en la línea de la primera, y satisfactoria, operación naval de la UE: Atalanta; pide a la Comisión y a los Estados miembros que refuercen la cooperación entre ellos y en el seno de las Naciones Unidas, a fin de proteger a la gente de mar, los pescadores y los pasajeros, así como a las flotas;

45. Observa que el enfoque global de lucha contra la piratería no puede limitarse a una fuerza naval internacional y debe inscribirse en un plan de conjunto destinado a fomentar la paz y el desarrollo en las zonas afectadas; es consciente, asimismo, de la necesidad de que los buques apliquen plena y correctamente las medidas de autoprotección adoptadas por los organismos del sector marítimo, a través de las mejores prácticas de gestión aprobadas por la OMI;

Varios

46. Destaca que la navegación marítima es un sector mundial y que los acuerdos se han de concluir preferentemente a escala mundial; afirma que la OMI constituye el foro más adecuado a ese fin; pide a los Estados miembros que incrementen sus esfuerzos por ratificar y poner en práctica sin demora los convenios de la OMI que hayan suscrito;

47. Reconoce plenamente, además, la función de la Unión en la transposición de normas internacionales al ordenamiento jurídico de la UE y en la ejecución y el respaldo de la política marítima, por ejemplo, a través de la AESM;

48. Insiste en la necesidad de acelerar la modernización y el incremento de la capacidad de las infraestructuras portuarias en previsión del aumento previsto del volumen de mercancías transportadas por vía marítima; señala que, a tal fin, deberán realizarse grandes inversiones que respeten unas normas de financiación transparentes y equitativas para garantizar una competencia leal entre los puertos europeos; pide a la Comisión que garantice que el marco regulatorio sea coherente en este sentido;

49. Pide a la Comisión que tome en consideración su Comunicación sobre la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 y la presente Resolución como base para la próxima revisión del Libro Blanco del Transporte;

50. Pide una política que promueva la conexión de los puertos con el interior (puertos secos y plataformas logísticas) en aquellas zonas con problemas de congestión y que esa política se integre en la revisión de las RTE-T;

Miércoles, 5 de mayo de 2010

51. Destaca la importancia económica y estratégica de la construcción naval, que permite desarrollar y utilizar las nuevas tecnologías aplicables a los buques y conservar unos conocimientos técnicos europeos indispensables, necesarios para la construcción de nuevas generaciones de buques; pide la adopción de medidas de apoyo a la innovación, a la investigación y al desarrollo y a la formación, con objeto de desarrollar una construcción naval europea competitiva e innovadora;

52. Solicita que en los proyectos de modernización y expansión de puertos sea obligatorio equipar los terminales para pasajeros, así como los nuevos buques para pasajeros, con instalaciones para las personas con movilidad reducida;

53. Aplauda la iniciativa de desarrollar una campaña para promover las mejores prácticas de los operadores de transporte de pasajeros y cruceros en relación con los derechos de los pasajeros;

54. Pide a la Comisión que tenga en cuenta, en la actual revisión de las RTE-T, las recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018, particularmente en lo relativo a la integración eficiente de las «autopistas del mar» y el transporte fluvial, así como la red de puertos de interés europeo como nodos integradores;

55. Pide a la Comisión que elabore una estrategia comparable para el transporte en aguas interiores en Europa y la coordine con la estrategia existente, a fin de promover el desarrollo de una cadena de transporte optimizada que conecte el transporte marítimo de mercancías y el transporte de mercancías por aguas interiores;

56. Pide a la Comisión que presente sin demora la hoja de ruta anunciada, con datos esenciales que complementen su Comunicación;

*

* *

57. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

Europeana - los próximos pasos

P7_TA(2010)0129

Resolución del Parlamento Europeo, de 5 de mayo de 2010, sobre «Europeana - los próximos pasos» (2009/2158(INI))

(2011/C 81 E/04)

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión, de 28 de agosto de 2009, titulada «Europeana - los próximos pasos » (COM(2009)0440),
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 19 de octubre de 2009, titulada «Los derechos de autor en la economía del conocimiento» (COM(2009)0532),
- Vistas las conclusiones del Consejo, de 20 de noviembre de 2008, relativas a la biblioteca digital europea EUROPEANA ⁽¹⁾,
- Vista la Comunicación de la Comisión, de 11 de agosto de 2008, titulada «El patrimonio cultural europeo a un clic del ratón – Avances en la digitalización y el acceso en línea al material cultural y en la conservación digital en la UE» (COM(2008)0513),

⁽¹⁾ DO C 319 de 13.12.2008, p. 18.