

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Una política marítima integrada para la Unión Europea»

COM(2007) 575 final

(2008/C 211/07)

El 10 de octubre de 2007, de conformidad con el artículo 262 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión Europea decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Una política marítima integrada para la Unión Europea».

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 4 de abril de 2008 (ponente: Sra. BREDIMA; coponente: Sr. CHAGAS).

En su 444º Pleno de los días 22 y 23 de abril de 2008 (sesión del 22 de abril de 2008), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 152 votos a favor y 4 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El CESE aprecia el único proceso de consulta que ha tenido lugar acerca del Libro Verde *«Hacia una política marítima de la Unión Europea: Perspectiva europea de los océanos y los mares»* y ha contribuido activamente al mismo con su dictamen al respecto y su participación en dos conferencias ⁽¹⁾.

1.2 La Comunicación subraya la importancia del factor humano en las agrupaciones marítimas (*clusters*). El CESE celebra que los interlocutores sociales ETF y ECSA ⁽²⁾ hayan llegado a un acuerdo para incorporar disposiciones del Convenio de Trabajo Marítimo (2006) de la OIT ⁽³⁾ a la legislación comunitaria. Asimismo, desea asistir a la aplicación mundial de las normas laborales marítimas que garanticen la igualdad para todos los trabajadores del mar de acuerdo con el Convenio tan pronto como sea posible. Igualmente importante es que los Estados miembros ratifiquen los instrumentos internacionales sobre el sector pesquero, incluido el Convenio de la OIT sobre el trabajo pesquero (2007).

1.3 El CESE aprueba la revisión, en estrecha colaboración con los interlocutores sociales, de la legislación laboral comunitaria de la que están excluidos los trabajadores del mar y los pescadores, y requiere ciertas aclaraciones sobre el certificado de excelencia marítima. Asimismo, habría que considerar la viabilidad de un certificado de excelencia marítima para los trabajadores del mar que fuera obligatorio en los servicios intracomunitarios de transbordadores y voluntario para los otros servicios.

1.4 La Universidad flotante ofrece una experiencia en el mar a los estudiantes que participen en su viaje marítimo. La idea de un campus flotante oceánico es perfectamente compatible con otras tendencias más amplias y debería ser más explorada por la Comisión para atraer estudiantes de calidad hacia una carrera marítima ⁽⁴⁾. Los interlocutores sociales de la UE deberían investigar y considerar urgentemente las condiciones de vida de los trabajadores del mar.

1.5 Por lo que respecta a los accidentes marítimos, la futura política comunitaria debería seguir las siguientes consideraciones:

- Los Estados costeros deberían asumir su cuota de responsabilidad en materia de seguridad marítima y protección del medio ambiente. Ello requerirá hacer más estrictas las normas para el registro de los buques, una red de asistencia y vigilancia funcional asistida por satélite y patrullas marítimas y aéreas bien equipadas.
- La prevención de accidentes marítimos graves no debería ir en contra del factor humano, imponiendo a los trabajadores del mar responsabilidades que no les corresponden. Debería basarse en un sistema integrado que reduzca la posibilidad de errores humanos (del capitán o de la tripulación) a través de modernos dispositivos electrónicos de seguridad y la búsqueda de un mejorado diseño y equipo a bordo. Por otra parte, un sistema jurídico marítimo debería distribuir justa y claramente las responsabilidades entre los trabajadores del mar, la vigilancia costera, los armadores, los registradores de los buques y las autoridades marítimas.

1.6 El CESE reitera que la industria del transporte marítimo consume petróleo de baja calidad porque las refinerías no proporcionan combustible de mejor calidad. El Comité apoya las iniciativas emprendidas sobre una base global para considerar el problema de la calidad del combustible a fin de avanzar en materia de la contaminación atmosférica provocada por los buques.

1.7 La Comunicación y el Plan de Acción siguen ignorando que una gran parte de la contaminación del mar por el petróleo se debe a las actividades de barcos de recreo, especialmente dada la sensibilidad de los Estados costeros en los que opera normalmente la mayor parte de esos barcos ⁽⁵⁾. Por otra parte, la contaminación del medio ambiente marino se ve exacerbada por las actividades de los buques militares, ya que no están sometidos a las normas de la UE.

⁽¹⁾ DO C 168 de 20.7.2007, pp. 50-56.

⁽²⁾ ETF: Federación Europea de Trabajadores del Transporte; ECSA: Asociación de armadores de la Comunidad Europea.

⁽³⁾ OIT: Organización Internacional del Trabajo.

⁽⁴⁾ The Economist, 1.9.2007.

⁽⁵⁾ OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/OIEA/ONU/PNUMA, Grupo mixto de expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar — GEAMCCM.

1.8 La contaminación de los ríos y los mares (el Mar Báltico y el Mar Negro) debida a la contaminación de los ríos en las fuentes terrestres es una cuestión en la que habría que redoblar los esfuerzos de la UE. Por motivos de oportunidad política, los problemas deberían tratarse a un nivel multilateral, y no bilateral.

1.9 En el plano internacional la UE debería desempeñar un papel de primer orden en materia medioambiental. Hay un gran margen para una mayor cooperación y coordinación de las posiciones de los Estados miembros de la UE en el contexto de las organizaciones internacionales sin menoscabar la participación individual de cada uno de ellos. La aportación de los Estados miembros de la UE a las organizaciones internacionales en materia de experiencia y conocimientos goza de una gran reputación, por lo que no debería menoscabarse, sino aumentar.

1.10 En cuanto al «Espacio europeo de transporte marítimo sin fronteras», el CESE reconoce la ventaja de ser considerado como un espacio marítimo virtual. De acuerdo con la opinión del CESE, la Comisión subraya que el concepto sólo se refiere a la simplificación de los trámites aduaneros y administrativos y a la capacidad para facilitar el comercio en el contexto del mercado único comunitario.

1.11 El CESE aprueba el mensaje simbólico transmitido por la Comunicación en el sentido de que Europa es y siempre ha sido una nación marítima. Sin embargo, aún espera que se adopten medidas concretas al respecto para que este mensaje se haga realidad.

1.12 El CESE recuerda el papel que puede desempeñar en la aplicación de la política marítima, incluida la ordenación del territorio, al fomentar la identidad marítima y el patrimonio cultural marítimo de la UE y sensibilizar a la opinión pública europea sobre el calentamiento global.

1.13 El CESE apoya las propuestas relativas a la red europea de vigilancia marítima y la mejora de la cooperación entre los guardacostas de los Estados miembros. Tales medidas fomentarán la seguridad y protección marítima, el control de la pesca y el control de las fronteras exteriores, al tiempo que protegerán el medio ambiente marino.

El CESE recuerda que, en respuesta a la creciente preocupación por la seguridad, es deseable adoptar un enfoque coordinado respecto de los acuerdos bilaterales para el acceso a los buques concluidos con terceros países. Asimismo, insta a que la UE actúe cuanto antes frente al recrudecimiento de ataques a buques mercantes y la proliferación de incidentes de robos a mano armada y piratería en el mar, particularmente en el Sudeste asiático y África.

2. Introducción

2.1 La Comunicación sometida a examen sobre una política marítima integrada para la UE y el Plan de Acción correspon-

diente, con los que se sientan las bases para la futura elaboración de 29 acciones específicas, tienen en cuenta las opiniones expresadas por las instituciones comunitarias, así como de las partes interesadas, sobre el Libro Verde pertinente.

2.2 La ronda de consultas sin precedentes lanzada en torno al Libro Verde se saldó con un amplio consenso sobre la necesidad de un planteamiento global, integrado, transectorial y estratégico respecto a los océanos. La idea de sustituir la fragmentación, que a veces lleva a consecuencias no deseadas, por una amplia visión merece todo el apoyo.

2.3 El CESE aprueba el mensaje simbólico transmitido por la Comunicación en el sentido de que Europa es y siempre ha sido una nación marítima. Se aprueban en su totalidad las 29 medidas del Plan de Acción (sin perjuicio de formular observaciones específicas), pero no son suficientes.

3. Observaciones generales

3.1 Aspectos medioambientales

3.1.1 El CESE concede gran importancia a la necesidad de mantener la integridad del medio ambiente marino y garantizar que todo el abanico de actividades humanas que afectan al mismo no lleven a su progresiva degradación.

3.1.2 El CESE acoge favorablemente los planes de la Comisión de centrarse en aumentar la eficacia de la cooperación internacional, mejorar la integración política, aplicar la legislación vigente y fomentar las tecnologías medioambientales (Sexto Programa de Acción comunitaria en materia de medio ambiente). Habría que hacer hincapié en la aplicación del Convenio para la prevención de la contaminación marina procedente de fuentes basadas en tierra ⁽⁶⁾.

3.1.3 La acumulación en la atmósfera de CO₂ y otros gases de efecto invernadero como consecuencia de las excesivas emisiones ya está conduciendo a una mayor absorción de CO₂ por parte de los océanos, y se espera que este proceso continúe. La acidez resultante de los océanos es probable que cause un mayor estrés al medio ambiente marino. Es necesario ampliar la investigación de estos impactos marinos, así como la investigación para desarrollar métodos ecológicos para la reabsorción de CO₂. Por otra parte, los recursos de energía marina serán importantes para diversificar el suministro de energía de Europa.

3.1.4 La Comunicación ignora que una gran parte de la contaminación de los mares y ríos por el petróleo se debe a las actividades de barcos de recreo, especialmente dada la sensibilidad de los Estados costeros en los que opera normalmente la mayor parte de esos barcos ⁽⁷⁾. Por otra parte, la contaminación del medio ambiente marino se ve exacerbada por las actividades de los buques militares —no sometidos a las normas de la UE—, que cada vez son más perjudiciales para el medio ambiente y el turismo.

⁽⁶⁾ París, 4.6.1974, modificado por el Protocolo de 26.3.1986. Este Convenio ha sido sustituido por el Convenio sobre la protección del medio marino del nordeste Atlántico (Convenio OSPAR), que se adoptó en París en septiembre de 1992 y entró en vigor en marzo de 1998.

⁽⁷⁾ OMI/FAO/UNESCO-COI/OMM/OMS/OIEA/ONU/PNUMA, Grupo mixto de expertos sobre los aspectos científicos de la contaminación del mar — GEAMCCM.

3.1.5 El CESE reitera que la industria del transporte marítimo consume petróleo de baja calidad porque las refinerías no proporcionan combustible de mejor calidad. El Comité apoya las iniciativas adoptadas sobre una base global a fin de considerar el problema de la calidad del combustible ⁽⁸⁾ para avanzar en materia de la contaminación atmosférica provocada por los buques.

3.1.6 La contaminación del mar y del aire por parte de todas las fuentes deteriora el medio ambiente marino con repercusiones sociales y económicas, así como para la salud. En la actualidad ya se están aplicando suficientes medidas para controlar y mitigar la contaminación marina por parte de los buques, incluso con la imposición de multas a quienes contaminan, y habría que imponer dichas sanciones rigurosamente. Sin embargo, no contamos con medidas similares para atajar la contaminación de los mares y ríos provocada por otras fuentes (como, por ejemplo, las actividades industriales, urbanas y agrícolas, así como el uso de plaguicidas). El CESE teme que, si no se adoptan medidas generales y efectivas, la salud del turismo costero y marítimo, la mayor industria de Europa vinculada al mar, estará en peligro. Dichas medidas también contribuirían a mantener el tamaño y diversidad de la vida en el medio marino, incluidas las poblaciones de peces.

3.1.7 El CESE hace hincapié en la necesidad de negociar un acuerdo bilateral entre la UE y los países del Sur del Mediterráneo en virtud de los planes anuales de acción de la política de vecindad. De conformidad con este acuerdo, los terceros países interesados compartirán con los Estados miembros de la UE la responsabilidad de mantener limpios los mares mediante el control de las emisiones atmosféricas y los vertidos de residuos a los ríos (por ejemplo, en el delta del Nilo). El objetivo final es preservar el patrimonio común del Mar Mediterráneo.

3.2 Aspectos sociales

3.2.1 La Comunicación subraya la importancia del factor humano en las agrupaciones marítimas. Al buscar el justo equilibrio entre las dimensiones económica, social y medioambiental de una política marítima sostenible en el Plan de Acción, habría que considerar debidamente la dimensión social.

3.2.2 El CESE acoge favorablemente el acuerdo entre los interlocutores sociales (ETF y ECSA) para incorporar determinadas disposiciones del Convenio de Trabajo Marítimo (2006) de la OIT a la legislación comunitaria. Asimismo, desea asistir a la aplicación mundial de las normas laborales marítimas, garantizando que todos los trabajadores del mar se encuentren en pie de igualdad respecto al Convenio lo antes posible. Igualmente importante es que los Estados miembros ratifiquen los instrumentos internacionales pertinentes relativos al sector pesquero, incluido el Convenio de la OIT sobre el trabajo pesquero (2007).

3.2.3 En cuanto al desarrollo de un Plan de Acción sobre la cualificación de los trabajadores del mar de la UE, el CESE subraya la revisión del STCW ⁽⁹⁾ de la OMI, Convenio en el que

se establecen las normas internacionales de formación y titulación. Toda propuesta de la UE debería ser coherente con el régimen de la OMI y la OIT.

3.2.4 El CESE aprueba la idea de revisar, en estrecha cooperación con los interlocutores sociales, los ámbitos de la legislación laboral comunitaria de los que están excluidos los pescadores y trabajadores del mar, y requiere aclaraciones sobre el certificado de excelencia marítima. Asimismo, habría que considerar la viabilidad de un certificado de excelencia marítima para los trabajadores del mar que fuera obligatorio en los servicios intracomunitarios de transbordadores y voluntario para los otros servicios.

3.2.5 La promoción de las carreras marítimas de la UE sólo podrá ser eficaz si los recursos se someten a normas de mayor calidad, aumentando así las ventajas competitivas de la gente de mar de la UE al considerar la calidad antes que los costes.

3.2.6 La escasez cada vez mayor de gente de mar cualificada en el plano global presenta consecuencias alarmantes para la infraestructura comunitaria en materia de seguridad marítima y dicha escasez seguirá agravándose si la UE y los Estados miembros no aúnan sus esfuerzos para atajarla. Sin una mano de obra cualificada, Europa carecerá de los conocimientos y experiencia requeridos para las principales actividades marítimas que tengan un carácter crítico respecto de la seguridad (inspección de buques, vigilancia, legislación, seguros, servicios de circulación de buques, salvamento, guardacostas y pilotaje). Por otra parte, las agrupaciones marítimas pueden deslocalizarse a otras regiones. Las actuales medidas han demostrado no ser suficientes y el CESE lamenta que la Comisión no tenga intención de considerar la cuestión antes de que finalice 2009.

3.2.7 El CESE se siente alarmado por la alta proporción de alumnos que abandonan las escuelas náuticas en algunos Estados miembros o de trabajadores del mar que abandonan la profesión. La vocación marítima de la UE podría verse seriamente amenazada si no se presta inmediata atención a la actual crisis; había que concebir soluciones en el contexto de una estrategia global para aumentar el atractivo de las profesiones del mar. Habría que desarrollar en mayor medida el estudio de carreras y oportunidades llevado a cabo por los interlocutores sociales (ECSA y ETF). Las medidas destinadas a «atraer» a los oficios de la gente de mar deberían ir acompañadas de otras medidas para «retenerlos».

3.2.8 La Universidad flotante ofrece una experiencia en el mar a los estudiantes que participen en su viaje marítimo. La idea de un campus flotante oceánico merece ser explorada por la Comisión Europea para atraer estudiantes de calidad hacia una carrera marítima. Del mismo modo, en los principales puertos europeos podrían crearse escuelas similares a la «Harbour school» ⁽¹⁰⁾, que está dirigida a niños de primaria —y también de secundaria— y les enseña en tierra (porque es más fácil), aunque cerca del mar, todas las disciplinas, acercándolos al conocimiento del medio acuático marino, de las embarcaciones y de las bases de la navegación.

⁽⁸⁾ Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «La combinación energética en los transportes» (TEN 305), CESE 269/2008, 13.2.2008.

⁽⁹⁾ OMI: Organización Marítima Internacional; STCW: Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

⁽¹⁰⁾ Véase «New York Harbor School», <http://www.newyorkharbourschool.org>.

3.2.9 El CESE solicita a la Comisión que examine las mejores prácticas seguidas en los Estados miembros en la educación secundaria para atraer a los estudiantes a seguir una futura carrera marítima.

3.2.10 Por lo que respecta a los accidentes marítimos, la futura política debería seguir las siguientes consideraciones:

- Los Estados costeros deberían asumir su cuota de responsabilidad en materia de seguridad marítima y protección del medio ambiente. Ello requerirá hacer más estrictas las normas para el registro de los buques, una red de asistencia y vigilancia funcional asistida por satélite y patrullas marítimas y aéreas bien equipadas.
- La prevención de accidentes en el mar no debería ir en contra del factor humano, imponiendo a los trabajadores del mar responsabilidades que no les corresponden. Debería basarse en un sistema integrado que reduzca la posibilidad de errores humanos (del capitán o de la tripulación) a través de modernos dispositivos electrónicos de seguridad y la búsqueda de un mejorado diseño y equipo a bordo. El sistema jurídico marítimo debería distribuir justa y claramente las responsabilidades entre los trabajadores del mar, la vigilancia costera, los armadores, los registradores de los buques y las autoridades marítimas.

3.2.11 Los trabajadores del mar pueden actuar más allá del ámbito de sus deberes normales en condiciones atmosféricas extremadamente penosas. Como manifestó el Secretario General de la OMI, la naturaleza elemental del medio laboral sitúa ocasionalmente a los trabajadores del mar en situaciones para las que puede haber escasa o insuficiente preparación. La manera en que responden es una prueba de verdadero valor, que merece ser apreciado y reconocido ⁽¹¹⁾. Se invita a la Comisión a tener en cuenta las consideraciones formuladas supra a la hora de proponer futuras medidas para tratar los accidentes marítimos.

3.3 Cuestiones económicas

3.3.1 La futura Comunicación sobre la política comunitaria en materia de transporte marítimo (2008-2018) debería crear un marco apropiado que atrajera inversiones en el transporte marítimo y contribuyera a aumentar el liderazgo mundial del transporte marítimo europeo y su papel de catalizador para la agrupación marítima.

3.3.2 El CESE acoge favorablemente el reconocimiento por la Comisión de la necesidad de adoptar normas globales para una industria global, la importancia de la regulación marítima internacional y el apoyo a la búsqueda de soluciones para los desafíos que deberán afrontar, en materia de regulación, los organismos internacionales (como la OMI). En efecto, el carácter global del transporte marítimo y el mercado laboral global en el que opera el transporte marítimo son temas que deberían ser tenidos en cuenta.

⁽¹¹⁾ Condecoración de la OMI por el valor excepcional en el mar, 19.11.2007.

3.3.3 Hay que reiterar una vez más la necesidad de mejorar la eficiencia de los actuales servicios y capacidad portuaria y de aumentar esta última mediante mejores conexiones con las zonas de influencia.

3.3.4 El CESE observa que se han recogido la mayoría de sus sugerencias relativas a la ratificación de los convenios de la OMI por los Estados miembros de la UE y en el plano internacional, así como sus sugerencias sobre el desarrollo de los puertos, la reducción de los niveles de contaminación atmosférica por parte de los buques, la formación de agrupaciones multisectoriales y de una red europea de agrupaciones marítimas. Asimismo, hay que reconocer el papel vital que desempeña el transporte marítimo europeo en el comercio europeo e internacional y en la vida diaria de los ciudadanos europeos.

3.3.5 Por lo que respecta al «Espacio europeo para el transporte marítimo sin fronteras», de acuerdo con la opinión del CESE ⁽¹²⁾, la Comunicación subraya que el concepto sólo se refiere a la creación de un espacio marítimo virtual en el que habrá una simplificación de los trámites administrativos y aduaneros y se facilitará el comercio en el contexto del mercado único de la UE. El CESE subraya la consulta lanzada por la Comisión con miras a decidir las posibles propuestas para aplicar eficientemente este concepto.

3.3.6 El CESE cree que todavía queda margen para una mayor cooperación y coordinación entre los Estados miembros de la UE en las organizaciones internacionales sin cuestionar su participación individual. La experiencia que aportan los Estados miembros de la UE a las organizaciones internacionales tiene una gran reputación y no debería verse menoscabada, sino que habría que mejorarla.

3.3.7 El CESE apoya el objetivo de que la UE ejerza su influencia sobre terceros países para animarles a aplicar y ratificar los principales convenios marítimos internacionales. Las autoridades encargadas del control de los puertos europeos deberían inspeccionar tanto los buques comunitarios como los de terceros países para comprobar si cumplen las normas sociales y medioambientales internacionales.

4. Observaciones específicas

4.1 Regiones costeras e insulares

4.1.1 Es gratificante que se hayan tenido en cuenta las propuestas del CESE sobre la promoción del turismo costero y la creación de una base de datos sobre la financiación comunitaria para las regiones costeras. Las islas deberían pasar a ocupar el centro de las preocupaciones de la UE por medio de las siguientes medidas:

- mejorar las infraestructuras insulares para fomentar el turismo marítimo;

⁽¹²⁾ Dictamen acerca del «Libro Verde sobre una futura política marítima de la UE», COM(2006) 275 final, DO C 168 de 20.7.2007, pp. 50-56; Dictamen sobre una política portuaria común de la UE, DO C 168 de 20.7.2007, pp. 57-62; Dictamen sobre las autopistas del mar y su integración en la cadena logística, TEN 297, CESE 1204/2007 de 18.12.2007.

- prolongar la temporada turística para las islas (mediante actividades culturales y deportivas);
- mejorar la comunicación entre las islas y el continente por medio de nuevas tecnologías apoyadas por fondos comunitarios;
- proporcionar plantas desalinizadoras que respeten el equilibrio del entorno natural para hacer frente a la escasez de agua, que constituirá uno de los principales desafíos que deberá afrontar el área mediterránea como consecuencia del cambio climático.

4.2 El Océano Ártico y relaciones con terceros países

4.2.1 El CESE acoge favorablemente las propuestas encaminadas a aumentar la cooperación en la gestión del Mediterráneo y el Mar Negro, la ampliación y la política europea de vecindad, así como la Dimensión Septentrional.

4.2.2 Entre el 20 % y el 30 % de las reservas mundiales de petróleo aún no descubiertas se encuentran bajo el Océano Ártico. Debido al cambio climático, es posible que para 2015 las rutas marítimas árticas puedan permanecer abiertas durante una larga parte del año. La apertura de la ruta ártica es atractiva por motivos tanto de distancia como de seguridad: por ejemplo, el trayecto de Shanghai a Róterdam por la ruta ártica es mil millas más corto que por el canal de Suez. Rutas marítimas más cortas podrían reducir significativamente el consumo de combustible y las emisiones. El CESE observa que, dada una serie de problemas jurídicos y medioambientales que implican a varios países, será imperativa una aclaración de la legislación internacional sobre el hielo marino. En este contexto, espera con interés el anunciado informe sobre el Océano Ártico que cubrirá las implicaciones geopolíticas del cambio climático. El posible impacto medioambiental del uso de nuevas rutas marítimas a través del Ártico debería ser estudiado por adelantado.

4.3 Vigilancia marítima

4.3.1 El CESE apoya las propuestas relativas a la red europea de vigilancia marítima y la mejora de la cooperación entre los guardacostas de los Estados miembros. Tales medidas fomentarán la seguridad y protección marítima, el control de la pesca y el control de las fronteras exteriores, al tiempo que protegerán el medio ambiente marino.

4.4 Contaminación marítima y fluvial

4.4.1 La contaminación de los ríos y mares (el Mar Báltico y el Mar Negro) provocada por actividades terrestres es una cuestión en la que la UE debería redoblar sus esfuerzos en el contexto del Plan de Acción. Por motivos de oportunidad política, los problemas deberían abordarse a un nivel multilateral, en lugar de bilateral.

4.5 Pesca

4.5.1 Ante la alarmante disminución o desaparición de algunas especies marinas, el CESE subraya la necesidad de explotar racionalmente los recursos pesqueros. Las propuestas sobre la gestión de la pesca van en el buen sentido. Dado que la pesca es una de las profesiones más peligrosas, habría que redoblar los esfuerzos para desarrollar una cultura de la seguridad entre los profesionales del sector. En particular, es necesario adoptar medidas de seguridad para los barcos pesqueros de

menos de 24 metros de eslora (ésta es una laguna en las directivas comunitarias y los convenios internacionales vigentes). El CESE recuerda que la necesaria conservación de las especies tiene consecuencias sociales a las que es preciso prestar atención: el trabajo de los pescadores en el mar está a menudo relacionado con su falta de recursos, de tal modo que es su vida lo que ponen en juego.

4.5.2 Los riesgos físicos y económicos de la profesión de pescador son graves y explican por qué tantos abandonan esta profesión. Hay una necesidad urgente de proyectos y programas de la UE para desarrollar la tecnología de los buques pesqueros. En el contexto de los intercambios de las mejores prácticas para aumentar el atractivo de la profesión de pescador, el CESE recomienda una amplia difusión del manual para la prevención de accidentes en el mar y la seguridad de los pescadores publicado recientemente por los interlocutores sociales europeos Europêche y ETF. Igualmente importante es que los Estados miembros aceleren el proceso de ratificación del Convenio de la OIT sobre el trabajo pesquero (junio de 2007). El objetivo final sería que las actividades pesqueras fueran más sostenibles y atractivas.

4.6 Reciclado de buques

4.6.1 En su reciente Dictamen sobre el «Libro Verde: mejorar el desmantelamiento de los buques» (COM(2007) 269), el CESE manifiesta su preocupación por el hecho de que «en todo el mundo se registra una importante escasez de instalaciones de desmantelamiento compatibles con los principios de sostenibilidad medioambiental y social». Esta situación se ve «agravada por el incremento del número de buques que dejarán de estar en servicio en los próximos años, debido a la obsolescencia de los petroleros monocasco en todo el mundo»⁽¹³⁾. La mejora de las instalaciones y de las condiciones laborales en el Sur de Asia (donde se está reciclando la gran mayoría de los buques) debería ser elevada a un nivel internacionalmente aceptable.

4.6.2 El CESE celebra los progresos efectuados a nivel internacional para desguazar los buques obsoletos de una manera eficiente, segura y sostenible desde el punto de vista medioambiental. La prioridad es la conclusión de un convenio vinculante para 2008/2009, y promover entre tanto las directrices de la OMI. Este punto de referencia acordado internacionalmente impondría a los armadores obligaciones claras para facilitar detalles sobre materiales potencialmente peligrosos a bordo de sus buques y establecería normas mínimas para las instalaciones de reciclado en términos de disposiciones en materia de salud y seguridad, así como para la gestión de las materias peligrosas.

4.7 Acuerdos sobre la inspección y seguridad a bordo

4.7.1 La creciente importancia de la seguridad ha llevado a varios Estados miembros de la UE a celebrar acuerdos bilaterales con terceros países. El CESE reitera la conveniencia de que los Estados miembros actúen de manera coordinada y que se repartan de manera concertada el trabajo, incluidas sus respectivas flotas, en la aplicación de dichas normas. Una alternativa podría ser la rápida ratificación por los Estados miembros de los protocolos para la represión de actos ilícitos (RAI), que incluyen salvaguardias para proteger los legítimos intereses comerciales de los operadores de transporte marítimo y los derechos humanos de la gente de mar.

⁽¹³⁾ Dictamen sobre el «Libro Verde: mejorar el desmantelamiento de los buques», COM(2007) 269 final, CESE 1701/2007 fin — 13.12.2007.

4.7.2 El CESE manifiesta su preocupación por la escalada de ataques a buques mercantes y la proliferación de incidentes de robos a mano armada y piratería en el mar, particularmente en el Sudeste asiático y África. Por ello insta a la UE a que actúe para que los buques comerciales sean escoltados por las fuerzas navales en las aguas peligrosas.

4.8 Suministro de electricidad a partir de la red terrestre

4.8.1 Como medida para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los buques anclados en los muelles, la Comisión propone el uso de electricidad procedente de la red terrestre (Plan de Acción). Al utilizar la electricidad

suministrada por la red terrestre, los buques no consumirán combustible y, de esta manera, no emitirán sustancias contaminantes (SO_x, NO_x, partículas) ni CO₂.

4.8.2 El CESE apoya dicha propuesta, pero hace hincapié en los siguientes aspectos: una simple solución puede que no sea adecuada para todos los tipos de buques; el suministro de electricidad a partir de la red terrestre puede generarse en centrales que queman combustibles y carbón, produciendo así CO₂ adicional que podría descompensar el beneficio. Por todo ello insta a la Comisión a que tenga en cuenta las consideraciones formuladas supra a fin de proponer una política sensata sobre una base global.

Bruselas, 22 de abril de 2008.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Dimitris DIMITRIADIS

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1172/98 del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera, en lo que se refiere a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión»

COM(2007) 778 final — 2007/0269 (COD)

(2008/C 211/08)

El 27 de febrero de 2008, de conformidad con el apartado 1 del artículo 285 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 1172/98 del Consejo, sobre la relación estadística de los transportes de mercancías por carretera, en lo que se refiere a las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión».

Considerando que el contenido de la propuesta es plenamente satisfactorio y no es objeto de ninguna observación por su parte, el Comité, en su 444° Pleno de los días 22 y 23 de abril de 2008 (sesión del 22 de abril), decidió por 145 votos a favor y 2 abstenciones emitir un dictamen ⁽¹⁾ favorable sobre el texto propuesto.

Bruselas, 22 de abril de 2008.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Dimitris DIMITRIADIS

⁽¹⁾ El dictamen del Comité sobre el Procedimiento de reglamentación con control está actualmente en fase de preparación [COM(2007) 741 final, COM(2007) 822 final, COM(2007) 824 final and COM(2008) 71 final].