

Bruselas, 8 de junio de 2017
(OR. en)

9976/17

MAR 123
TRANS 250
COMPET 476
CLIMA 169
MI 477
ENV 578
FISC 123
OMI 32

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	9331/17 MAR 102 TRANS 185 COMPET 418 CLIMA 136 MI 430 ENV 515 FISC 109 OMI 29
Asunto:	Conclusiones del Consejo sobre «Prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020: competitividad, descarbonización y digitalización para garantizar la conectividad global, un mercado interior eficiente y un sector marítimo de clase mundial» – Conclusiones del Consejo (8 de junio de 2017)

Adjuntas se remiten a las Delegaciones las Conclusiones del Consejo sobre «Prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020: competitividad, descarbonización y digitalización para garantizar la conectividad global, un mercado interior eficiente y un sector marítimo de clase mundial», adoptadas por el Consejo en su sesión n.º 3545 celebrada el 8 de junio de 2017.

CONCLUSIONES DEL CONSEJO sobre «Prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020: competitividad, descarbonización y digitalización para garantizar la conectividad global, un mercado interior eficiente y un sector marítimo de clase mundial»

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

VISTO LO SIGUIENTE:

- las Conclusiones del Consejo sobre la Evaluación intermedia de la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 y las perspectivas para 2020, de 5 de junio de 2014¹;
- el Informe de la Comisión sobre la ejecución de la Estrategia de transporte marítimo de la UE para 2009-2018²;

ACOGIENDO CON SATISFACCIÓN el éxito de la sesión ministerial informal en el ámbito marítimo organizada por la Presidencia maltesa el 29 de marzo de 2017 en La Valeta, que establece las prioridades políticas de la política de transporte marítimo de la UE para respaldar al sector del transporte marítimo, que es fundamental para el bienestar de la UE;

RECORDANDO la importancia vital del transporte marítimo y de los servicios conexos para la economía de la Unión Europea y la calidad de vida de los ciudadanos europeos, que generan puestos de trabajo, resultan fundamentales para la competitividad económica europea y contribuyen al PIB de la Unión Europea, y del transporte marítimo como catalizador del sector marítimo de la UE;

REITERANDO que el sector marítimo europeo se enfrenta con retos significativos y que es necesario seguir actuando para mantener y desarrollar más un transporte marítimo de calidad, atractivo e inteligente, seguro, social y sostenible;

¹ Documento 10041/14.

² Documento 12829/16.

INSISTIENDO en que las prioridades políticas expuestas en la Declaración de La Valeta deben tenerse plenamente en cuenta en el próximo programa de trabajo de la Comisión y en sus prioridades fundamentales hasta 2020;

POR CONSIGUIENTE, EL CONSEJO

1. REFRENDA el contenido de la «Declaración de La Valeta» sobre las «Prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020: competitividad, descarbonización y digitalización para garantizar la conectividad global, un mercado interior eficiente y un sector marítimo de clase mundial» y RECONOCE dicha Declaración como un componente sustancial de la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020;
2. SOLICITA a la Comisión y a los Estados miembros que trabajen juntos, en estrecha cooperación con otros órganos institucionales y agencias de la UE, así como con la industria y los interlocutores sociales, para emprender iniciativas apropiadas y establecer etapas, tomando la «Declaración de La Valeta» como base para seguir desarrollando y aplicando la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020.

Declaración ministerial sobre
«Prioridades para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2020: competitividad,
descarbonización y digitalización para garantizar la conectividad global, un mercado interior
eficiente y un sector marítimo de clase mundial»
(Declaración de La Valeta)

VISTO LO SIGUIENTE:

- las Conclusiones del Consejo sobre la Evaluación intermedia de la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 y las perspectivas para 2020, de 5 de junio de 2014³;
- el Informe de la Comisión sobre la ejecución de la Estrategia de transporte marítimo de la UE para 2009-2018⁴;
- A. RECONOCIENDO la importancia de la participación y el diálogo de las partes interesadas como elemento esencial para el cumplimiento y ulterior desarrollo de una estrategia de transporte marítimo más allá de 2018; TENIENDO EN CONSIDERACIÓN las deliberaciones de la Conferencia marítima con participación ministerial y de las partes interesadas celebrada en Malta el 28 de marzo de 2017;
- B. RECORDANDO los objetivos permanentes de la UE y de sus Estados miembros de garantizar un nivel elevado y uniforme de seguridad y protección marítimas;
- C. RECORDANDO la importante contribución a la economía europea del transporte marítimo y las actividades conexas, incluidos los puertos, que añaden valores y empleos en todas las zonas costeras de la Unión, TOMANDO NOTA de los graves retos económicos a que se enfrenta el sector del transporte marítimo;
- D. SUBRAYANDO la necesidad de crear un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras y un sistema de transporte marítimo y una cadena logística adecuados para el siglo XXI, REITERANDO que el transporte marítimo es esencial para conectar las zonas geográficas periféricas e insulares al resto de Europa;

³ Documento 10041/14.

⁴ Documento 12829/16.

- E. RECONOCIENDO, en particular, la necesidad de abordar eficazmente los retos de la accesibilidad para las islas, las regiones remotas y ultraperiféricas y los costes correspondientes;
- F. REAFIRMANDO el objetivo de apoyar la competitividad a largo plazo del transporte marítimo europeo y de las industrias marítimas conexas en los mercados mundiales, habida cuenta de la creciente competencia internacional;
- G. SUBRAYANDO la importancia de que aumente la eficacia del transporte marítimo y de las cadenas logísticas mediante la digitalización y la simplificación administrativa, y las importantes oportunidades creadas mediante el intercambio de datos;
- H. RECORDANDO la necesidad de suprimir los obstáculos restantes que obstaculizan la libre circulación de datos dentro del mercado único, tal y como solicitaron los jefes de Estado o de Gobierno en las Conclusiones del Consejo Europeo del 15 de diciembre de 2016; RECORDANDO también las Conclusiones del Consejo de 20 de septiembre de 2016 sobre el Plan de Acción sobre Administración Electrónica 2016-2020: acelerar la transformación digital de la administración asumiendo los principios subyacentes de dicho Plan de Acción (por ejemplo, el carácter digital por definición, el principio de «solo una vez», la interoperabilidad por definición);
- I. TENIENDO EN CUENTA que la simplificación de las formalidades administrativas para el transporte marítimo de mercancías, así como la necesidad de flujos de información digital integrales e interoperables, es la principal preocupación de las partes interesadas en la industria y el transporte marítimos, y en particular con el fin de crear un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras;
- J. CELEBRANDO la adopción por el Parlamento Europeo y el Consejo del Reglamento relativo a los servicios portuarios, por el que se establece un marco para la prestación de servicios portuarios y normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos;
- K. RECONOCIENDO el desafío de la competencia mundial y la importancia de los regímenes y sistemas impositivos nacionales que sirven a los objetivos de las directrices comunitarias sobre ayudas estatales al transporte marítimo para mantener unas condiciones de igualdad y competitividad de la navegación marítima de la UE;

- L. RECORDANDO las Conclusiones del Consejo adoptadas el 28 de febrero de 2017 sobre el Informe Especial n.º 23/2016 del Tribunal de Cuentas Europeo relativo a las inversiones portuarias⁵;
- M. DESTACANDO la función de las organizaciones internacionales, como la OMI y la OIT, en su calidad de principales órganos legislativos mundiales competentes que establecen reglas y normas globales;
- N. CONSIDERANDO que el transporte marítimo - al ser la forma más rentable de transportar la mayor parte del comercio internacional - es fundamental para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas 2030;
- O. RECONOCIENDO la necesidad de lograr que las profesiones del transporte marítimo resulten más atractivas para los jóvenes europeos, transmitiendo una imagen positiva, y de adaptar las cualificaciones y la formación a la innovación tecnológica;
- P. RECONOCIENDO que son cada vez más importantes los acuerdos bilaterales y multilaterales sobre transporte marítimo internacional y los acuerdos de libre comercio (ALC) que tienen compromisos firmes con el transporte marítimo internacional para garantizar condiciones de igualdad a nivel mundial, el acceso al mercado de los buques de los armadores a la Unión⁶ y la previsibilidad general, en el contexto de tendencias proteccionistas y medidas restrictivas, y ALENTANDO a la Comisión a que abogue por la inclusión del transporte marítimo internacional en los acuerdos multilaterales, en particular bajo los auspicios de la OMC;
- Q. CONSIDERANDO que el transporte marítimo es ampliamente reconocido como una forma ecológicamente sostenible y eficiente desde el punto de vista energético de trasladar importantes cantidades de carga, pero que el volumen de la actividad de transporte internacional es de tal envergadura que produce aproximadamente el 2,2 % de las emisiones mundiales de CO₂⁷;
- R. SUBRAYANDO la necesidad de un transporte más ecológico también en relación con las emisiones de sustancias que tienen un impacto negativo en la salud humana y en el medio ambiente a nivel local y regional y, en particular, cerca de las zonas costeras y de las ciudades portuarias;

⁵ Documento 6693/17.

⁶ Tal y como se establece en el artículo 1 del Reglamento (CEE) n.º 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y países terceros (DO L 378 de 31.12.1986, p. 1).

⁷ Tercer estudio de la OMI sobre los gases de efecto invernadero (GEI), de 2014.

- S. REAFIRMANDO que el cambio climático y la protección del medio ambiente requieren una respuesta global, en particular cuando se trata de acciones en el sector del transporte marítimo;
- T. CONGRATULÁNDOSE de los progresos realizados en el marco del 70.º período de sesiones del Comité de Protección del Medio Marino (CPMM) de la Organización Marítima Internacional (OMI):
- la fijación del 1 de enero de 2020 como fecha de entrada en vigor del tope máximo global de azufre del 0,5 % para los combustibles utilizados en el transporte marítimo;
 - la adopción de un sistema de recogida de datos mundial de carácter obligatorio sobre el consumo de combustible de los buques; y
 - la adopción de una hoja de ruta con vistas a una estrategia inicial, aunque global, de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques que se adoptará en 2018, con tiempo suficiente para que el sector comunique sus avances en el primer balance que se llevará a cabo en el marco del Acuerdo de París;
- U. RECONOCIENDO la labor realizada en el marco del Foro Europeo de Navegación Sostenible creado por la Decisión de la Comisión⁸;

POR CONSIGUIENTE, LOS MINISTROS DE TRANSPORTE MARÍTIMO EUROPEO

- I. Competitividad - condiciones de competencia equitativas en Europa y en el extranjero
1. SUBRAYAN que, con el fin de desarrollar un sector de transporte marítimo en Europa que sea líder mundial, es fundamental establecer unas condiciones marco estables, predecibles y competitivas basadas en normas internacionales de alto nivel en materia de seguridad, de protección, de medio ambiente y de condiciones sociales;
 2. RECUERDAN que unos puertos bien conectados y modernos y un transporte marítimo de corta distancia eficiente desempeñan un papel clave para mantener y atraer nuevas industrias y actividades logísticas, conectar las diferentes regiones en el mercado interior de la Unión y apoyar el transporte ecológico;

⁸ Decisión de la Comisión de 24.9.2013 por la que se crea el grupo de expertos sobre la sostenibilidad del transporte marítimo - Foro Europeo de Navegación Sostenible (ESSF), C(2013) 5984 final.

3. PIDEN una mayor conectividad, en términos de conexiones marítimas fiables, frecuentes y sostenibles, a fin de colmar las lagunas existentes, impedir el aislamiento y ofrecer iguales oportunidades de crecimiento a las islas y regiones ultraperiféricas y a las regiones periféricas e insulares;
4. INSISTEN en la necesidad de impulsar la creación de una red de corredores de transporte multimodal que conecte las zonas industriales, periféricas, insulares y las islas y ofrezca instalaciones de transbordo modernas, infraestructuras portuarias eficientes y sostenibles, una automatización cada vez mayor y tecnologías avanzadas inscritas en el marco reglamentario y administrativo adecuado y PIDEN que prosiga el trabajo a este respecto en el marco de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (RTE-T) y del Mecanismo «Conectar Europa», haciendo el mejor uso posible de los instrumentos financieros y subvenciones pertinentes;
5. HACEN HINCAPIÉ en la necesidad de hacer que resulte atractivo a las futuras generaciones el sector del transporte marítimo de la UE para evitar que el sector marítimo europeo tenga que hacer frente a la carencia de un personal competente que posea la justa combinación de capacidades y competencias y REAFIRMAN la necesidad de reforzar la creación de condiciones equitativas en materia social en el transporte marítimo y garantizar el trato justo de la gente de mar mediante la aplicación efectiva del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo de 2006, y los acuerdos pertinentes celebrados entre los interlocutores sociales⁹, APOYAN las iniciativas y acciones destinadas a atraer y formar a un número suficiente de gente de mar de la UE y, por consiguiente ello, SUBRAYAN la necesidad de promover y aplicar normas internacionales que garanticen buenas condiciones de trabajo y de vida;
6. RECONOCEN, en particular, las ventajas de emplear más mujeres en el sector del transporte y DESTACAN la necesidad de aumentar la participación de las mujeres en el sector del transporte marítimo;
7. INSTAN a los interlocutores sociales a definir y desarrollar iniciativas comunes y condiciones sociales atractivas para fomentar el empleo de gente de mar en Europa y aumentar el atractivo del sector, por ejemplo facilitando el uso de medios de comunicación modernos, incluido el acceso a Internet a bordo;

⁹ Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y se modifica la Directiva 1999/63/CE (DO L 124 de 20.5.2009, p. 30).

8. DESTACAN la importancia de promover el diálogo bilateral, regional y multilateral, una cooperación más estrecha y un intercambio de mejores prácticas sobre transporte marítimo a escala internacional con vistas a fomentar unas condiciones equitativas de competencia;
9. PIDEN a la Comisión que intensifique los esfuerzos a todos los niveles para lograr la igualdad de condiciones a escala mundial y cree al mismo tiempo las condiciones marco que faciliten el acceso a los mercados de regiones con un creciente potencial económico;
10. ANIMAN a los Estados miembros y a la Comisión a que sigan defendiendo normas transparentes, vinculantes a escala global y tecnológicamente avanzadas que no distorsionen la competencia y que aspiren a encontrar así soluciones internacionales;
11. REAFIRMAN el valor añadido de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, y la necesidad de un marco fiscal estable en consonancia con dichas directrices, para mantener condiciones equitativas de competencia a nivel mundial para el transporte marítimo de la UE, aumentar más la calidad y el atractivo de los pabellones de los Estados miembros de la UE y crear las condiciones en las que el transporte marítimo pueda contribuir efectivamente a la economía de la UE;
12. RECUERDAN las Conclusiones del Consejo, adoptadas el 28 de febrero de 2017, sobre el Informe Especial n.º 23/2016 del Tribunal de Cuentas Europeo relativo a las inversiones portuarias, que ponen de manifiesto una serie de cuestiones en relación con los puertos marítimos, incluidas las directrices sobre ayudas estatales relacionadas con las inversiones en el sector portuario, el desarrollo adicional de un Reglamento general de exención por categorías (RGEC) para ciertas inversiones portuarias, la necesidad de aumentar la financiación de los puertos, la naturaleza específica de las infraestructuras portuarias y la plena integración de los puertos en la RTE-T;

II. Digitalización

13. RECUERDAN la necesidad de una plena y rápida aplicación del «Cinturón Azul», también a través de la declaración normalizada de carga en formato electrónico (denominada «manifiesto electrónico»), e INVITAN a la Comisión a facilitar información periódicamente a los interesados sobre su aplicación y eficacia;

14. ACOGEN CON SATISFACCIÓN y RESPALDAN la labor realizada sobre las especificaciones del manifiesto electrónico por la Comisión, los Estados miembros, la industria y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA);
15. SUBRAYAN las deficiencias encontradas en los resultados preliminares facilitados por la Comisión relativos a la evaluación del programa REFIT de la Directiva sobre formalidades informativas;
16. INVITAN a la Comisión a que proponga un seguimiento apropiado de la revisión de la Directiva sobre formalidades informativas, entre otras cosas, introduciendo el manifiesto electrónico mediante el entorno armonizado de la ventanilla única marítima europea para crear un espacio marítimo europeo sin barreras y mejorar la eficiencia y el atractivo del sector del transporte marítimo;
17. RECONOCEN la importancia de estimular el intercambio de datos y aclarar las condiciones para que los datos sean accesibles y estén a disposición de todas las partes a fin de optimizar las cadenas logísticas y promover el transporte multimodal en Europa e internacionalmente y por ello ACOGEN CON SATISFACCIÓN en particular las iniciativas sobre puertos inteligentes emprendidas a este efecto y otras iniciativas como el Foro de Transporte y Logística Digitales;
18. TOMAN NOTA del potencial de la automatización que sirve de complemento a la digitalización al resultar en reducciones en el consumo de combustible, aumentar la eficiencia y optimizar los flujos de mercancías en la logística, así como mejorar la seguridad y el comportamiento medioambiental del sector del transporte marítimo de la UE; por consiguiente DESTACAN la importancia de seguir facilitando el desarrollo de soluciones digitales y tecnología marítima avanzada, así como de promover el uso de datos de libre acceso teniendo en cuenta la necesidad de un marco jurídico actualizado que permita el desarrollo de soluciones digitales;
19. HACEN HINCAPIE en la necesidad de seguir promoviendo la idea de digitalización y verificación electrónica de los certificados para los buques y las tripulaciones a nivel internacional y ANIMAN a hacer lo necesario para que los certificados estén disponibles electrónicamente;

III. Descarbonización y reducción de las emisiones atmosféricas

20. INVITAN a los Estados miembros a trabajar, junto con la Comisión, para adoptar en 2018 una ambiciosa estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los buques, teniendo así en cuenta el objetivo de un aumento de la temperatura muy inferior a 2°C establecido en el Acuerdo de París, estrategia en la que se incluyan medidas adicionales a corto, medio y largo plazo a efectos de definir la contribución del sector del transporte marítimo a los esfuerzos internacionales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero; con este fin, INVITAN a los Estados miembros y a la Comisión a que entren en contacto con la industria y con terceros países a fin de garantizar la adopción de una estrategia ambiciosa en la primavera de 2018, con objeto de apoyar la creación de capacidades, incluidas iniciativas que pongan de manifiesto las ventajas de la descarbonización del sector del transporte marítimo, y a que fomenten la investigación y la inversión, de modo que ningún país se quede rezagado en la lucha contra el cambio climático;
21. PIDEN a la Comisión que, una vez que se haya establecido el marco jurídico del sistema mundial, proponga una modificación del Reglamento de la UE sobre seguimiento, notificación y verificación para lograr adaptarlo al acuerdo internacional;
22. INSTAN a la Comisión y a los Estados miembros a cooperar en materia de aplicación efectiva de las normas regionales y mundiales sobre emisiones atmosféricas procedentes de los buques y DESTACAN la importancia de compartir los datos pertinentes sobre el cumplimiento de las normas a este respecto;
23. APOYAN las iniciativas de la Comisión relativas a la promoción del uso de energías y combustibles alternativos en los buques, en particular normas armonizadas sobre los conectores de repostaje de GNL y sobre los procedimientos para el repostaje de GNL en los puertos europeos, con vistas a mejorar el comportamiento medioambiental del sector y contribuir al cumplimiento de los requisitos mundiales de emisión, y en particular los límites de emisión de azufre adoptados por la OMI;

24. ACOGEN CON SATISFACCIÓN el Programa «Green Shipping Guarantee» que se ocupa de dar una respuesta eficaz a las dificultades relacionadas con la financiación de las inversiones que contribuyen a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte marítimo europeo y su competitividad, APOYAN los esfuerzos de la Comisión por fomentar el papel de los puertos en la ecologización del transporte marítimo y SUBRAYAN la necesidad de apoyar financieramente inversiones como las destinadas a facilitar el suministro de electricidad en los puertos u otras infraestructuras de repostaje de combustibles alternativos;
25. INVITAN a la Comisión a proseguir sus iniciativas destinadas a ayudar al sector del transporte marítimo a hacer el mejor uso posible de los incentivos económicos y financieros a nivel de la Unión, de los Estados miembros y del puerto para mejorar la sostenibilidad medioambiental del sector, entre otros mediante el uso de fondos de investigación para tecnologías cuya validación por el mercado se producirá en los ciclos de inversión de mediados de siglo;
26. AFIRMAN su firme apoyo a un transporte marítimo seguro y respetuoso con el medio ambiente en las aguas polares y en otras zonas marinas vulnerables y DESTACAN la necesidad de aplicar de manera efectiva el Código Polar de la OMI.
-