



Bruselas, 5 de junio de 2020
(OR. en)

8648/20

MAR 80
OMI 34
ENV 335
CLIMA 109
SOC 397
DIGIT 43
TRANS 243

RESULTADO DE LOS TRABAJOS

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	7976/20 8001/20
Asunto:	Conclusiones del Consejo sobre «El sector del transporte acuático de la UE – Perspectivas de futuro: hacia un sector del transporte acuático de la UE neutro en carbono, sin accidentes, automatizado y competitivo»

Adjunto se remite a las delegaciones las Conclusiones del Consejo sobre «El sector del transporte acuático de la UE – Perspectivas de futuro: *hacia un sector del transporte acuático de la UE neutro en carbono, sin accidentes, automatizado y competitivo*», aprobadas por el Consejo por procedimiento escrito el 5 de junio de 2020.

CONCLUSIONES DEL CONSEJO sobre
«El sector del transporte acuático de la UE – Perspectivas de futuro:
hacia un sector del transporte acuático de la UE neutro en carbono,
sin accidentes, automatizado y competitivo»

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

VISTO LO SIGUIENTE:

1. las Conclusiones del Consejo de 5 de junio de 2014 sobre la evaluación intermedia de la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 y las perspectivas para 2020¹;
2. las Conclusiones del Consejo de 8 de junio de 2017 tituladas «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»²;
3. las Conclusiones del Consejo de 3 de diciembre de 2018 tituladas «Transporte por vías navegables interiores: descubrir su potencial y promoverlo»³;
4. el Informe de la Comisión sobre la ejecución de la Estrategia de transporte marítimo de la UE para 2009-2018⁴;
5. el Informe intermedio de la Comisión sobre los avances en la aplicación del programa de acción NAIADES II para la promoción del transporte por vías navegables interiores⁵;

¹ Documento 10041/14.
² Documento 9976/17.
³ Documento 15144/ 18.
⁴ Documento 12829/ 16.
⁵ Documento 12350/ 18.

ACOGIENDO CON SATISFACCIÓN el éxito de la reunión ministerial informal sobre transporte marítimo organizada por la Presidencia croata el 11 de marzo de 2020 en Opatija (Croacia), en la que se ha formulado una visión para un sector del transporte acuático neutro en carbono, sin accidentes, automatizado y competitivo, atendido por una mano de obra con formación y competencias actualizadas, que es fundamental para la prosperidad de la Unión Europea;

RECORDANDO la importancia vital y estratégica del transporte marítimo, del transporte por vías navegables interiores y de los servicios conexos para el suministro de bienes de primera necesidad así como para la salud, el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos europeos;

RECALCANDO el papel fundamental del transporte marítimo europeo durante la pandemia de COVID-19, al asegurar el flujo constante de intercambios comerciales por mar y el buen funcionamiento de las cadenas de suministro, con la mayor fluidez posible, para el suministro ininterrumpido de servicios básicos, productos de primera necesidad y medicamentos a los ciudadanos de la UE y a las industrias esenciales; TOMANDO NOTA de que esta función es primordial para la UE y RECORDANDO UNA VEZ MÁS, en este contexto, que el sector del transporte acuático de la UE es de interés estratégico para la UE a la hora de garantizar la integridad del suministro; RECONOCIENDO, a este respecto, el papel fundamental de los marinos y de los trabajadores de la navegación interior, incluido su derecho a un trato justo, y la necesidad de mitigar el impacto socio-económico negativo de la pandemia de COVID-19 en el sector del transporte acuático;

REITERANDO el papel esencial del transporte acuático en la creación de empleo, el fortalecimiento de la competitividad económica europea y su contribución sustancial al PIB de la Unión Europea;

REAFIRMANDO que el sector del transporte acuático de la UE se enfrenta a grandes retos y que es necesario seguir actuando para mantener y desarrollar aún más un transporte acuático de calidad, atractivo, sostenible, inteligente, seguro y social;

HACIENDO HINCAPIÉ en que la Comisión, los Estados miembros y las partes interesadas deben tener plenamente en cuenta las prioridades políticas formuladas en la Declaración de Opatija a la hora de adoptar medidas de apoyo al transporte acuático;

POR CONSIGUIENTE, EL CONSEJO

REFRENDA el contenido de la «Declaración de Opatija» relativa al «Sector del transporte acuático de la UE - Perspectivas de futuro: hacia un sector del transporte acuático de la UE neutro en carbono, sin accidentes, automatizado y competitivo» y CONSIDERA que dicha Declaración es una contribución significativa a la política de transporte acuático de la UE después de 2020;

SOLICITA a la Comisión y a los Estados miembros que trabajen conjuntamente, en estrecha cooperación con otros órganos institucionales y agencias de la UE, así como con la industria y los interlocutores sociales, para emprender iniciativas adecuadas y establecer hitos, tomando la «Declaración de Opatija» como base para seguir desarrollando y aplicando la política de transporte acuático de la UE después de 2020.

Sector del transporte acuático de la UE – Perspectivas de futuro
Hacia un sector del transporte acuático de la UE neutro en carbono,
sin accidentes, automatizado y competitivo

Nosotros, los ministros encargados de la política de transporte acuático, que abarca el transporte marítimo y la navegación interior, bajo la presidencia de Oleg Butković, ministro de Medio Marino, Transportes e Infraestructuras de la República de Croacia, y en presencia de Adina-Ioana Vălean, comisaria de Movilidad y Transportes, con ocasión de la reunión ministerial informal celebrada en Opatija el 11 de marzo de 2020,

- **DESTACANDO** el papel fundamental y estratégico que juega el transporte acuático para la economía de la UE, el comercio mundial y la conectividad a escala global, así como su importancia para el funcionamiento del mercado interior;
- **DESTACANDO** la posición de liderazgo de la UE en la prestación de servicios de transporte acuático seguros, sostenibles y eficientes, con elevadas normas laborales;
- **RECORDANDO** la importancia fundamental de unos mares y océanos limpios, sostenibles, seguros y protegidos para el libre comercio mundial y para la economía y los ciudadanos de la UE;
- **RECONOCIENDO** la necesidad de adoptar medidas urgentes para hacer frente a los grandes retos que entrañan el cambio climático y la sostenibilidad medioambiental —en particular la adaptación de los puertos y de las infraestructuras de las vías navegables interiores y su integración en la cadena de suministro—, así como la necesidad de estudiar maneras de seguir reforzando la competitividad del sector;
- **RECALCANDO** la importancia de la transformación digital del sector del transporte acuático y su transcendencia para un mayor desarrollo del comercio mundial y de la competitividad de la Unión Europea en el mundo, así como para reforzar el mercado interior, y reconociendo la necesidad de determinar requisitos de transparencia, responsabilidad y rendición de cuentas para el funcionamiento y la explotación de los sistemas automatizados;
- **CONSCIENTES** de los retos que afronta el sector del transporte acuático ante la necesaria introducción de nuevas tecnologías eficientes desde el punto de vista energético;

- **RECONOCIENDO** la importancia de una educación, formación y aprendizaje permanente adecuados para los marinos y los trabajadores de la navegación interior en el entorno en rápida transformación que es el transporte acuático;
- **REAFIRMANDO** el objetivo de apoyar la competitividad a largo plazo del transporte marítimo europeo en los mercados marítimos mundiales en el contexto de tendencias cada vez más proteccionistas y medidas cada vez más restrictivas;
- **RECONOCIENDO** que los objetivos estratégicos de un transporte marítimo respetuoso, seguro y protegido pueden alcanzarse mediante una cooperación eficaz entre los organismos reguladores y el sector, y con un acceso suficiente de este último a los mercados financieros y a una financiación adecuada;
- **TENIENDO EN CUENTA** las deliberaciones de la conferencia ministerial marítima de alto nivel celebrada en Opatija el 10 de marzo de 2020;
- **RECORDANDO** 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» y las Conclusiones del Consejo sobre «Transporte por vías navegables interiores: descubrir su potencial y promoverlo».

HEMOS ACORDADO OBRAR POR:

Un sector del transporte acuático neutro en carbono y sin contaminación

- 1.1 **ACOGEMOS FAVORABLEMENTE** la Comunicación de la Comisión sobre el Pacto Verde Europeo, que tiene como objetivo acelerar los avances hacia un sector del transporte acuático de la UE plenamente sostenible en el marco de una sociedad equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, en la que no habrá emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050 y el crecimiento económico estará disociado del uso de los recursos; **ACOGEMOS FAVORABLEMENTE** todas las estrategias e iniciativas nacionales existentes orientadas a descarbonizar el sector del transporte acuático; **ALENTAMOS** las sinergias entre las iniciativas internacionales, europeas y nacionales, así como los esfuerzos por acelerar la transición hacia un sector del transporte acuático neutro en carbono.
- 1.2 **OBSERVAMOS** que la respuesta estratégica al Pacto Verde Europeo debe aprovecharse como una oportunidad para reforzar aún más la competitividad del sector europeo del transporte acuático y contribuir al crecimiento y la prosperidad de Europa; **SUBRAYAMOS** que toda medida relativa a la neutralidad en carbono debe ser independiente del pabellón y al mismo tiempo garantizar unas condiciones de competencia equitativas y evitar la fuga de carbono.

- 1.3 **RECALCAMOS** que la acción de mitigación del cambio climático a escala mundial es de la máxima importancia para el transporte marítimo internacional y debe constituir una prioridad, al igual que su aplicación sólida y eficaz en el plano mundial, para mantener unas condiciones de competencia equitativas; **SEÑALAMOS** la importancia de seguir trabajando en el marco de la OMI para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones para 2050 junto con una perspectiva de descarbonización total; **RESPALDAMOS** la aplicación eficaz y en los plazos establecidos de la Estrategia inicial de la OMI sobre la reducción de las emisiones de GEI procedentes de los buques y su próxima revisión.
- 1.4 **RECALCAMOS** el compromiso de que el transporte marítimo aplique de manera efectiva el límite máximo mundial de azufre.
- 1.5 **ALENTAMOS** la investigación, el desarrollo, la financiación y la utilización de buques de emisión cero para el transporte marítimo de corta distancia y la navegación interior en un futuro próximo.
- 1.6 **RECONOCEMOS** la necesidad de apoyar el desarrollo de distintos combustibles alternativos para ser utilizados en todos los segmentos del transporte acuático y de garantizar una financiación adecuada a la investigación y el desarrollo por medio de instrumentos financieros y subvenciones públicos, privados y de la UE, con el objetivo de poner a disposición combustibles alternativos limpios —en particular el GNL como combustible de transición— así como las correspondientes infraestructuras, tecnologías innovadoras y diseños de buques sostenibles; **RESPALDAMOS** la asociación sobre transporte acuático sin emisiones prevista en el marco del mecanismo Horizonte Europa para desarrollar e implantar sistemas de propulsión y de combustible alternativos para el transporte acuático, además de la descarbonización del sector marítimo.
- 1.7 **ACOGEMOS FAVORABLEMENTE** la propuesta de la Comisión de crear un Mecanismo para una Transición Justa que también pueda apoyar la transformación de aquellos territorios que soportan los mayores retos sociales y económicos en la transición hacia una economía neutra en carbono, de manera justa e integradora y sin dejar a nadie atrás;
- 1.8 **REITERAMOS NUESTRO RESPALDO** a la clara perspectiva de unos puertos ecológicos y neutros en carbono, en particular a la utilización del GNL como combustible de transición, el suministro de electricidad desde la costa, los combustibles alternativos, unas instalaciones adecuadas para la recepción de desechos generados por los buques y conexiones con las zonas de interior por ferrocarril y vías navegables, la reducción de la contaminación del aire y del agua y la salvaguardia de la biodiversidad, sin comprometer la seguridad.

- 1.9 **HACEMOS HINCAPIÉ** en la necesidad de desarrollar actividades portuarias neutras en carbono fomentando iniciativas ecológicas en materia de operaciones portuarias, buques y producción industrial de energía.
- 1.10 **RESPALDAMOS** la actual labor de las Partes contratantes del Convenio de Barcelona para presentar en 2022, en el marco de la OMI, una propuesta para la designación de una zona de control de emisiones de azufre en toda la cuenca del Mediterráneo, con la participación de los Estados miembros de la UE y de Estados terceros ribereños, con el fin de reducir al mínimo las emisiones del transporte marítimo y conseguir importantes beneficios para la salud y el medio ambiente; **CONTEMPLAMOS** las posibilidades que ofrecen los mecanismos financieros de la UE para apoyar el establecimiento de dicha zona. **TOMAMOS NOTA** de los estudios existentes sobre otros contaminantes generados por el transporte marítimo en la cuenca del Mediterráneo con vistas otros posibles trabajos en el futuro.
- 1.11 **RECORDAMOS** la necesidad de poner en marcha un programa consecutivo a NAIADES II antes de finales de 2020 a más tardar, para garantizar la continuidad de las medidas y **APOYAMOS** a la Comisión para que desarrolle dicho programa con el fin de seguir mejorando la sostenibilidad medioambiental y la competitividad del transporte por vías navegables interiores, así como las infraestructuras conexas, para contribuir al objetivo de transición modal, tal como se establece en la Comunicación sobre el Pacto Verde.
- 1.12 **OBSERVAMOS** la importancia de la defensa contra el cambio climático, el refuerzo de la resiliencia, la prevención y la preparación respecto a la adaptación al cambio climático en el sector del transporte acuático.

Transformación digital

- 2.1 **RECONOCEMOS** las oportunidades que brinda la transformación digital del sector del transporte acuático al propiciar operaciones de transporte multimodal sin discontinuidad; **RESPALDAMOS** la labor en curso a escala europea e internacional con respecto a un grado elevado de automatización del sector marítimo y buques autónomos, y **ALENTAMOS** los trabajos en la OMI y en el CESNI para el establecimiento de un marco jurídico adecuado, basado en objetivos y neutro con respecto a la tecnología, y normas técnicas pertinentes para propiciar el funcionamiento seguro y estable de los buques autónomos, en particular las iniciativas tendentes a facilitar el funcionamiento en paralelo de los buques autónomos y no autónomos.
- 2.2 **RESPALDAMOS** el desarrollo de un entorno administrativo totalmente digital para el transporte acuático, que reduzca los costes para los operadores y aumente la eficiencia y la eficacia de las administraciones garantizando al mismo tiempo la confidencialidad de los datos y teniendo en cuenta, cuando proceda, el enfoque del «corredor de la RTE-T».

- 2.3 **FOMENTAMOS**, en particular mediante posibles modificaciones legislativas pertinentes, la adopción de servicios digitales y de certificados electrónicos para el registro de los buques de navegación marítima que enarbolan pabellón de Estados miembros de la UE, así como la verificación electrónica de los certificados de los buques de navegación marítima y los títulos de los marinos como una opción en el contexto de los procedimientos de control por el Estado rector del puerto y **PROMOVEMOS** el uso de documentos electrónicos para tripulaciones y buques así como la implantación de servicios digitales para la navegación interior.
- 2.4 **SUBRAYAMOS** que la aplicación íntegra y dentro de los plazos del Reglamento sobre un entorno europeo de ventanilla única marítima propiciará la ejecución armonizada, rápida y completa de las formalidades de información por los declarantes, en particular de la información relativa a la carga, abriendo así la perspectiva de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras, de una mayor eficiencia y atractivo del transporte marítimo y su fluida integración con otros modos de transporte, así como de una mayor interoperabilidad de los sistemas de intercambio de datos en el contexto de toda la cadena logística; **PROMOVEMOS** iniciativas similares a escala mundial.
- 2.5 **RESPALDAMOS** la digitalización necesaria de las formalidades de información en los puertos para aprovechar todos los beneficios del entorno europeo de ventanilla única marítima.
- 2.6 **HACEMOS HINCAPIÉ** en la necesidad de trabajar en pos de un transporte por vías navegables interiores conectado, cooperativo y automatizado que esté integrado en el ecosistema del transporte digital.
- 2.7 **RECONOCEMOS** que las medidas mencionadas deben adoptarse con la perspectiva de mantener y ampliar las políticas en materia de datos de fuentes abiertas e intercambio datos, transmisión única de datos, aceleración de los procesos de innovación y normalización necesarios para la interoperabilidad, al igual que las políticas de economía de los datos, garantizando al mismo tiempo la seguridad de estos; **ALENTAMOS** el intercambio de datos respetando los derechos de los usuarios a fin de ofrecer condiciones más equitativas a todos los agentes y de propiciar más innovaciones y nuevos servicios basados en el uso eficiente de los datos.
- 2.8 **INSISTIMOS** en la necesidad de garantizar un elevado nivel de ciberseguridad en el sector del transporte acuático; **RESPALDAMOS** el trabajo emprendido en la UE y a escala internacional.

- 2.9 **CONSIDERAMOS** de máxima importancia el desarrollo, para 2021, de una hoja de ruta digital para el transporte acuático que facilite un planteamiento integrado y armonizado de la digitalización de este sector; **INSTAMOS** a la Comisión, los Estados miembros y el sector a adoptar medidas y realizar esfuerzos coherentes, orientados a facilitar la transformación digital.

Competencias y formación de los futuros marinos y trabajadores del sector de la navegación interior

- 3.1 **INSTAMOS** a la Comisión y a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos en el marco de la OMI para que se lleve a cabo una revisión ambiciosa del Convenio STCW que dé respuesta a los desafíos actuales y al aumento de las exigencias y de los avances tecnológicos y al mismo tiempo tenga en cuenta el desarrollo de las competencias necesarias de los marinos.
- 3.2 **REAFIRMAMOS** la importancia del diálogo social europeo para mantener unas condiciones laborales atractivas y una protección social adecuada para los marinos y los trabajadores del sector de la navegación interior aplicando, entre otros, el Convenio sobre el trabajo marítimo y el acuerdo pertinente con los interlocutores sociales; **PROPUGNAMOS** medidas para preservar unas condiciones equitativas en materia social.
- 3.3 **RESPALDAMOS** que se sigan desarrollando las normas del CESNI para mantener las competencias necesarias de los tripulantes de buques de navegación interior.
- 3.4 **ANIMAMOS** a la Comisión y a los Estados miembros a reforzar la cooperación entre el sector y los proveedores de educación y formación, en particular respecto de la formación a bordo, a fin de garantizar que los marinos y los trabajadores del sector de la navegación interior de Europa dispongan de las competencias adecuadas en el entorno en rápida transformación en el que operan; **APOYAMOS** las iniciativas orientadas a promover y mejorar la imagen del sector, aumentar las oportunidades de empleo a bordo y en tierra, desarrollar medidas para mejorar la educación, la formación y la evaluación para adaptarlas a las nuevas tecnologías, así como a promover entre la juventud el atractivo de las profesiones del sector del transporte acuático.
- 3.5 **APOYAMOS** las iniciativas para potenciar el papel de las mujeres en el sector del transporte acuático.

- 3.6 **RECONOCEMOS** que la verificación de los títulos de competencia y licencias expedidos a los marinos es fundamental para prevenir prácticas ilegales en su expedición, así como para respaldar las actividades de control por el Estado rector del puerto.
- 3.7 **RECALCAMOS** la importancia de un sector del transporte acuático seguro, subrayando la grave amenaza que constituyen la piratería y los robos a mano armada en el mar para la seguridad y el bienestar de los marinos, el comercio mundial, el transporte marítimo y el desarrollo económico regional, y destacando el papel fundamental de la cooperación internacional para luchar contra estos actos.

Cero accidentes

- 4.1 **SUBRAYAMOS** la importancia de fomentar y promover una cultura de la seguridad marítima de cero accidentes de aquí a 2050, basada en la «cultura de la equidad», e **INSTAMOS** a la Comisión y a los Estados miembros a aprovechar plenamente las sinergias que se derivarán de la transformación ecológica y digital del sector del transporte acuático.
- 4.2 **ACOGEMOS FAVORABLEMENTE** las conclusiones y recomendaciones del control de adecuación del transporte marítimo y **ANIMAMOS** a la Comisión a que, cuando proceda, contemple medidas de seguimiento con objeto de mejorar el nivel de seguridad actual.
- 4.3 **RECONOCEMOS** el papel fundamental que desempeña la AESM asistiendo a la Comisión y ayudando a los Estados miembros a cumplir de manera efectiva sus obligaciones como Estados del pabellón, del puerto y ribereños y **ANIMAMOS** a la Comisión a que estudie opciones para seguir reforzando la capacidad de la AESM para desempeñar sus tareas técnicas y operativas en materia de seguridad y sostenibilidad del transporte marítimo de la UE.
- 4.4 **SUBRAYAMOS** que sería de utilidad recopilar datos sobre accidentes en vías navegables interiores a escala europea, con el fin de mejorar las reglas y normas, cuando proceda.
- 4.5 **RECONOCEMOS** el papel central que desempeña el CESNI apoyando a la UE y a sus Estados miembros en el establecimiento de normas sobre los requisitos técnicos, las cualificaciones profesionales y la tecnología de la información para los buques de navegación interior y **ACONSEJAMOS** aprovechar la experiencia del CESNI en la recopilación de datos a escala de la UE sobre accidentes en vías navegables interiores, con el fin de mejorar las reglas y normas, cuando proceda.

- 4.6 **SUBRAYAMOS**, en lo que respecta a la seguridad y protección de la vida de las personas y del medio ambiente, la importancia de ratificarlos convenios marítimos internacionales como el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros de 1977, el Protocolo de 2010 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP de 2010), el Convenio internacional para el reciclaje seguro y medioambientalmente racional de los buques y el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros.

Un sector europeo del transporte acuático de primer orden a escala mundial

- 5.1 **RECONOCEMOS** que la UE se enfrenta a prácticas comerciales desleales y aun acceso limitado al mercado en determinados terceros países e **INSISTIMOS** en la necesidad de actuar de manera coordinada para salvaguardar los intereses marítimos de la UE y promover colectivamente el acceso libre y recíproco a los servicios marítimos internacionales; **INSTAMOS** a la Comisión y a los Estados miembros a intensificar sus esfuerzos por mantener unas condiciones de competencia equitativas a escala mundial basadas en normas internacionales elevadas en materia de seguridad, medio ambiente, competencias y condiciones laborales, creando así las condiciones para un sector del transporte acuático de la UE próspero en un entorno internacional cada vez más competitivo; A este respecto, **DESTACAMOS** la importancia de que los acuerdos de libre comercio y de transporte marítimo entre la UE y los terceros países sean ambiciosos con el fin de promover la igualdad de condiciones a escala mundial en el ámbito de los servicios marítimos internacionales.
- 5.2 **RECONOCEMOS** el valor añadido y el papel de las Directrices de la UE sobre ayudas estatales al transporte marítimo para mantener la competitividad internacional del sector del transporte marítimo de la UE, teniendo en cuenta la evolución, las tendencias y los retos mundiales, con el objetivo de **REFORZAR** aún más la calidad y el atractivo de los pabellones de los Estados miembros de la UE y crear las condiciones necesarias para que el transporte marítimo pueda acrecentar su contribución a la economía de la UE.
- 5.3 **RECONOCEMOS** que el sector del transporte acuático de la UE, sus infraestructuras y su autonomía financiera son de interés estratégico para la UE; **RECALCAMOS** la importancia de garantizar el acceso a la financiación para que el sector del transporte acuático de la UE sea sostenible.

- 5.4 **SUBRAYAMOS** que un transporte marítimo de corta distancia eficiente es fundamental para conectar las distintas regiones dentro del mercado interior de la Unión y apoyar la ecologización del transporte.
- 5.5 **RECORDAMOS** la importancia de promover el diálogo multilateral a una escala internacional amplia con vistas a fomentar la igualdad de condiciones y, por lo tanto, **INSTAMOS** a la Comisión a seguir adoptando todas las medidas adecuadas para garantizar que los servicios marítimos internacionales estén cubiertos por los instrumentos mundiales y multilaterales pertinentes, en particular por acuerdos auspiciados por la Organización Mundial del Comercio (OMC).
-