

DECLARACIÓN DE ATENAS⁽¹⁾

Firmada por los ministros europeos de transportes el 7 de mayo de 2014

“Revisión de la Política Europea de Transporte Marítimo hasta 2018 y perspectivas hasta 2020”

Nosotros, los Ministros responsables del transporte marítimo de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo bajo la presidencia del Miltiadis Varvitsiotis, Ministro de Transporte Marítimo, Asuntos Marítimos y el Egeo, y en presencia de Siim Kallas, Vicepresidente de la Comisión Europea y Comisario de Transportes, con motivo de la Reunión ministerial informal en Atenas, Grecia, el 7 de mayo de 2014, hemos acordado lo siguiente:

TENIENDO EN CUENTA el hecho de que la UE depende en gran medida del transporte marítimo, tanto para su comercio interno como externo, ya que el 75% de las importaciones y exportaciones de la Unión y el 37% del comercio interior transita a través de puertos marítimos y que el transporte marítimo representa un sector altamente móvil y sujeto a la competencia cada vez mayor de terceros países;

RECORDANDO que el transporte marítimo y los servicios relacionados con el mismo contribuyen de forma importante a la economía europea y a la calidad de vida de los ciudadanos europeos, proporcionan puestos de trabajo y resultan esenciales para la competitividad europea; TOMANDO NOTA de que la “economía azul” de la UE representa actualmente 5,4 millones de puestos de trabajo y un valor añadido bruto de casi 500.000 millones de euros por año; RECONOCIENDO el potencial del turismo marítimo y costero para el crecimiento económico y el empleo;

RECONOCIENDO que el transporte marítimo es un elemento clave para la seguridad de la cadena de suministro de la UE, en particular en lo que respecta a las importaciones de energía y materias primas;

CONFIRMANDO que el sector marítimo europeo se enfrenta a retos importantes y que son necesarias actuaciones adicionales para mantener y desarrollar aún más servicios de transporte marítimo atractivos, de calidad, seguros y sostenibles y garantizar unos mercados marítimos abiertos y el acceso a las cargas sin restricciones; SUBRAYANDO, en particular, que el transporte marítimo europeo se enfrenta a importantes desafíos en relación con los cada vez más estrictos requisitos ambientales;

HACIENDO HINCAPIÉ en que la existencia de unos marinos competentes, con unas condiciones de trabajo apropiadas y el reconocimiento de sus derechos laborales son un requisito previo esencial para el comercio marítimo global y que la aplicación del Convenio de la OIT sobre el trabajo marítimo (MLC 2006) y del Convenio internacional sobre normas de Formación, Titula-



Firmantes de la Declaración de Atenas.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:



DNV-GL

⁽¹⁾ El texto es una traducción libre de la Declaración original en inglés. Las partes subrayadas figuran de esta manera en el documento original. Otros textos resaltados por ANAVE.

ción y Guardia para la Gente de Mar (STCW), en su versión modificada por las enmiendas de Manila de 2010, son un paso importante para crear un marco uniforme y vinculante para las condiciones de trabajo y de vida a bordo de los buques y la protección de la salud, la seguridad y la formación de la gente de mar, todo lo cual contribuye sustancialmente a dar una imagen más positiva de la profesión marítima y a la contratación de la gente de mar;

RECONOCIENDO la importancia de mantener un marco regulatorio estable y favorable a la innovación para garantizar la competitividad de las flotas de los Estados miembros de la UE, proporcionar seguridad jurídica para las inversiones y estimular el establecimiento de actividades marítimas en los Estados miembros de la UE en un contexto de servicios marítimos liberalizados internacionalmente;

CONSIDERANDO que la UE ya ha logrado avances significativos en materia de protección y seguridad marítima y protección del medio marino, por lo que los Estados miembros deberían concentrarse en la aplicación efectiva de los convenios internacionales y el acervo marítimo de la UE.

RECONOCIENDO que las normas y convenios acordados internacionalmente, en particular por la OMI y la OIT, y su ratificación a nivel mundial, puesta en vigor y aplicación efectiva, son necesarios para asegurar la igualdad de condiciones a nivel

mundial para un transporte marítimo seguro, protegido y respetuoso con el medio ambiente, y asegurar a largo plazo la competitividad del sector marítimo de la UE;

RECONOCIENDO que la aplicación de los convenios internacionales es responsabilidad de los Estados y que el plan de auditorías de la OMI, que próximamente será obligatorio, será una herramienta importante para evaluar el cumplimiento por los Estados miembros de sus responsabilidades como Estados de bandera, de puerto y ribereños;

DESTACANDO que el Transporte Marítimo de Corta Distancia (TMCD) tiene que desempeñar un papel más importante en la UE para garantizar la necesaria accesibilidad y los flujos comerciales, también entre el continente y las islas, y para retirar el transporte de larga distancia de las carreteras con el fin de paliar los problemas de capacidad, energía y cambio climático, y tomando nota, en este contexto, de los objetivos definidos en el Libro Blanco sobre la política de transporte publicado por la Comisión en 2011; RECONOCIENDO el importante papel a este respecto de la Red Europea de Transporte Marítimo de corta distancia (ESN) y de sus miembros, los Centros de Promoción (SPCs);

RECONOCIENDO la importancia de la creación del Espacio Europeo de Transporte Marítimo sin Barreras y la iniciativa Blue Belt como elementos esenciales para facilitar el transporte marítimo intracomunitario de mercancías, el atractivo del TMCD y el buen funcionamiento del mercado interior.

SUBRAYANDO que unos servicios marítimos electrónicos eficientes en toda la UE, basados en aplicaciones, sistemas y plataformas existentes, son necesarios para sustentar los objetivos del transporte y la facilitación del comercio, así como la protección y seguridad marítimas y la protección del medio ambiente y RECONOCIENDO los progresos realizados en este sentido por la interconexión y potenciación conjunta de aplicaciones instaladas en EMSA, como SafeSeaNet, LRIT, CleanSeaNet y THETIS y, en un contexto más amplio, mediante el desarrollo del Entorno Común de Intercambio de Información (CISE);

TENIENDO EN CUENTA la importancia de promover la competitividad de los puertos europeos, la interconexión con sus hinterlands y el transporte multimodal con participación del transporte marítimo;

RECONOCIENDO que el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte en el marco del nuevo régimen de directrices que utilizan el instrumento financiero Connecting Europe creará oportunidades para aumentar la competitividad y la innovación en los puertos europeos y el mayor desarrollo de enlaces marítimos, como las Autopistas del Mar;

HACIENDO HINCAPIÉ en que el transporte marítimo es fundamental para la conexión de las zonas geográficas periféricas e insulares con el resto de Europa;

DESTACANDO que Europa se esfuerza por mantener su liderazgo en la tecnología, los equipos y los servicios marítimos innovadores, y teniendo en cuenta al mismo tiempo la competencia por parte de otras regiones del mundo;

SUBRAYANDO la necesidad de que la Comisión evalúe los resultados obtenidos hasta la fecha antes de presentar la revisión intermedia de la estrategia de transporte marítimo de la UE;

1. El transporte marítimo europeo en los mercados globalizados

1. ACUERDAN que la UE y sus Estados miembros deben intensificar los esfuerzos a nivel bilateral, plurilateral e internacional para garantizar el libre acceso a los mercados y una mayor liberalización del comercio



de servicios marítimos, principalmente a través de acuerdos de transporte marítimo o de libre comercio sobre una base de reciprocidad, reconociendo que esto beneficiaría al sector marítimo de la UE, estimularía el desarrollo económico, atraería actividades comerciales e impulsaría las inversiones; en este contexto, PIDEN a la Comisión y a los Estados miembros que hagan todos los esfuerzos pertinentes para llegar a un acuerdo ambicioso para el sector del transporte marítimo como resultado de las negociaciones en curso del Acuerdo sobre Comercio de Servicios (TiSA);

2. SUBRAYAN la necesidad de mantener y mejorar aún más el régimen europeo de ayudas de Estado al transporte marítimo, con el fin de lograr y mantener una igualdad de condiciones a nivel mundial para el sector marítimo de la UE en la competencia con terceros países. DESTACAN que ese régimen de ayudas de Estado es esencial para promover el comercio europeo, la competitividad del transporte marítimo y el empleo en el cluster marítimo de la UE y en particular para evitar el abanderamiento de los buques y la reubicación del sector marítimo de la UE en terceros países;

II. Recursos Humanos, experiencia náutica y know-how marítimo

3. CONFIRMAN su voluntad de aumentar el empleo en el sector marítimo en su conjunto y la movilidad profesional en los puestos de trabajo a bordo y en tierra para apoyar el funcionamiento de los clusters marítimos de la UE, de alcanzar una igualdad de condiciones mediante la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo de la OIT de 2006, que garantiza un trato justo de la tripulación, incluso en caso de accidente marítimo y su bienestar;

4. DESTACAN la importancia de evaluar las condiciones de vida y de trabajo que se aplican en el sector del transporte marítimo de la UE;

5. PIDEN más acciones concretas para mejorar los conocimientos técnicos marítimos y el atractivo de las profesiones marítimas para hombres y mujeres, con la participación activa de todas las partes interesadas mediante el fomento de vínculos entre la educación y las empresas para promover la movilidad laboral y la transferencia de conocimientos, así como la aplicación efectiva de los convenios internacionales pertinentes; en este contexto, CONFIRMAN que las Conclusiones del Consejo de 2003 y 2005 sobre "mejorar la imagen del

sector marítimo comunitario y atraer a los jóvenes a la profesión de marino" siguen estando plenamente vigentes;

III. Transporte marítimo de calidad como una ventaja competitiva clave

6. INVITAN a la Comisión y a los Estados miembros a contribuir a la mejora de la seguridad de los buques y la protección de la vida humana en la mar, en el plano internacional en el marco de la mejora continua de la seguridad; DESTACAN la necesidad de aplicar plenamente el acervo marítimo de la UE, incluido el tercer paquete de seguridad marítima;

7. PIDEN a la Comisión y a los Estados miembros que sigan dando prioridad a la mejora del medio ambiente, la seguridad y el comportamiento social del transporte marítimo en la UE y a nivel internacional, al tiempo que garantizan la igualdad de condiciones a nivel mundial y la competencia leal, y que el transporte marítimo de calidad conlleve una ventaja competitiva en el comercio marítimo mundial;

8. SUBRAYAN que la aplicación de las normas ambientales, de seguridad y sociales, que se derivan de los instrumentos jurídicos europeos e internacionales, es una condición esencial para la competitividad de un transporte marítimo europeo de calidad e INVITAN a la Comisión y a los Estados miembros a esforzarse por asegurar el cumplimiento efectivo de la normativa vigente;

9. INVITAN a la Comisión a revisar periódicamente la legislación vigente de la Unión aplicable al trans-

porte marítimo, con el fin de evitar una carga regulatoria y administrativa innecesaria, en el contexto de una regulación más inteligente;

10. CONFIRMAN que la piratería, el robo a mano armada en el mar y los actos terroristas contra el transporte marítimo y las instalaciones marinas representan una grave amenaza para la seguridad, el comercio mundial, el transporte marítimo, el sector de la pesca y la economía mundial y, sobre todo, la vida y la seguridad en el mar. SUBRAYAN el papel crucial de la cooperación internacional a todos los niveles para hacer frente a esas amenazas y URGEN a aumentar los esfuerzos respectivos en la UE y a nivel internacional; en este contexto, INVITAN a la Comisión y a los Estados miembros a seguir desarrollando una Estrategia Integral de Protección Marítima de la UE haciendo uso de las políticas, estructuras e instrumentos existentes;

11. APOYAN el uso, el desarrollo y la integración de los sistemas de vigilancia marítima, seguimiento, posicionamiento y observación (tales como SafeSeaNet, LRIT, CleanSeaNet, Galileo, Copérnico, THETIS) y ESPERAN que el desarrollo ulterior del Entorno Común de Intercambio de Información (CISE) ofrezca servicios marítimos de valor añadido al sector marítimo europeo y a la UE en general, mediante la mejora de la interoperabilidad multisectorial y el intercambio de información entre las autoridades, los usuarios y operadores;

12. ALIENTAN una estrecha cooperación entre las autoridades nacio-



nales de los Estados miembros, la Comisión y agencias de la UE, en particular EMSA y FRONTEX, y los organismos que participan en las funciones de guardacostas, promovidos por, entre otros, el Foro Europeo sobre Funciones de la Guardia Costera u otros foros regionales pertinentes, con vistas a promover una coordinación eficaz y eficiente para conseguir unos mares más protegidos, más seguros y más limpios;

13. SUBRAYAN la importancia de unas normas adecuadas sobre responsabilidad e indemnización en caso de incidentes marítimos y la remoción de restos de naufragios, de conformidad con el marco vigente en la UE y los instrumentos jurídicos internacionales;

IV. Trabajar juntos en la escena internacional

14. CONFIRMAN su determinación de trabajar en la OMI y otros organismos internacionales, como la OIT y la OMC, según corresponda, para lograr una igualdad de condiciones y un entorno laboral justo en el transporte marítimo, mediante el establecimiento y aplicación de las normas y reglas acordadas internacionalmente, para un transporte marítimo competitivo, seguro, eficiente y amigable con el medio ambiente;

V. Explotar todo el potencial del TMCD y los servicios de transporte marítimo para las empresas y los ciudadanos en Europa

15. INVITAN a la Comisión y a los Estados miembros a reforzar los esfuerzos en la promoción del TMCD con el objetivo de retirar el transporte de larga distancia de las ca-

rrteras y garantizar la accesibilidad y los flujos comerciales necesarios, también entre el continente y las islas; y PIDEN apoyo financiero adecuado para promover la oferta y la demanda de servicios de TMCD, en particular a través del instrumento financiero Connecting Europe, lo que permitirá un mejor comportamiento medioambiental del transporte marítimo, la innovación y el desarrollo integral de las Autopistas del Mar;

16. SUBRAYAN la importancia de ayudas financieras adecuadas para la adaptación de los buques a los nuevos requisitos medioambientales y de seguridad, en particular en el contexto del TMCD;

17. RECUERDAN que el despliegue de infraestructuras adecuadas para combustibles alternativos en los puertos de la UE, en particular, para suministrar GNL a los buques, constituye una cuestión prioritaria;

18. ANIMAN al desarrollo de sistemas portuarios más eficientes y sostenibles para mejorar aún más el comportamiento ambiental de los puertos y para atender a la cada vez mayor demanda de transporte marítimo de mercancías y pasajeros, con el fin de satisfacer la necesidad, de las

empresas y de los consumidores de la UE, de un transporte puerta a puerta eficiente y puntual; PIDEN a la Comisión que adopte directrices sobre ayudas de Estado para los puertos marítimos, con el objetivo de garantizar una competencia leal y un marco jurídico estable para la inversión portuaria;

19. PIDEN una conectividad mejorada, especialmente a través de los enlaces marítimos y mejores accesos a los puertos, como un elemento integrante de la cohesión económica y social de Europa, aprovechando al máximo las oportunidades de financiación previstas en el marco de las actuales perspectivas financieras de la UE y, en particular,

ACUERDAN promover, también mediante el instrumento financiero Connecting Europe y los fondos estructurales europeos, unas mejores conexiones, con las islas y de larga distancia, para pasajeros y mercancías dentro de la UE, el transporte por medio de servicios de ferry de calidad y terminales portuarias adecuadas, así como unas conexiones apropiadas de los puertos con su hinterland, para colmar las lagunas existentes, evitar el aislamiento y ofrecer iguales oportunidades de crecimiento a las islas pequeñas y remotas, así como a los Estados miembros insulares, y promover el turismo costero;

20. INSTAN a la Comisión y a los Estados miembros a seguir trabajando en la digitalización y simplificación de los procedimientos administrativos y operativos y la consiguiente reducción de la carga administrativa, para facilitar el tráfico marítimo, especialmente a través de la implantación completa y rápida del Blue Belt, incluyendo el manifiesto electrónico, los servicios marítimos electrónicos y el desarrollo y puesta en práctica de ventanillas únicas nacionales, de conformidad con la Directiva 2010/65/UE, teniendo también en cuenta los desarrollos pertinentes en la OMI, con el fin de crear un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras y de mejorar la competitividad;

VI. Europa debería ser el líder mundial en investigación e innovación marítima

21. DESTACAN la necesidad de incrementar los esfuerzos en I+D e innovación, incluidos los proyectos de demostración, para mantener el liderazgo mundial de Europa en el transporte marítimo sostenible y competitivo y el apoyo de la industria europea manufacturera y de la construcción naval, suministradoras del transporte marítimo, para encontrar soluciones innovadoras hacia buques más seguros, más eficientes y menos contaminantes, destacando que Horizonte 2020 es una herramienta clave en este contexto.

