

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, xxx
SEC(2007) 1278/2

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

Documento que acompaña a la

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Una política marítima integrada para la Unión Europea

**{COM(2007)575 final
COM(2007)574 final
SEC(2007)1279
SEC(2007)1280
SEC(2007)1283}**

ÍNDICE

1.	Introducción	4
2.	Gobernabilidad marítima	5
2.1.	Medidas en favor de la integración de los asuntos marítimos en el conjunto de la UE5	
2.2.	Obstáculos reglamentarios	5
2.3.	Aprendizaje colectivo – intercambio de mejores prácticas.....	6
3.	Instrumentos para la elaboración de una política integrada.....	6
3.1.	Actividades de vigilancia	7
3.2.	Ordenación marítima y gestión integrada de la zona costera.....	9
3.3.	Red europea de observación e información del mar	9
4.	Maximizar el uso sostenible de los océanos y los mares	10
4.1.	Desarrollo de agrupaciones multisectoriales y centros regionales de excelencia marítima	11
4.2.	Transporte marítimo.....	12
4.3.	Fortalecer la profesión y el empleo en los sectores marítimos	14
4.4.	Política portuaria	16
4.5.	Contaminación atmosférica de los buques.....	17
4.6.	Desguace de los buques	18
4.7.	Medidas relacionadas con las infraestructuras y recursos energéticos marinos	19
4.8.	Medidas relacionadas con la situación de los pescadores en el mar	20
4.9.	Aplicación del enfoque basado en el ecosistema en la pesca europea.....	21
4.10.	Propuestas sobre la protección de los recursos pesqueros en las aguas internacionales	22
5.	Desarrollar una base de conocimientos y de innovación para los asuntos marítimos	23
5.1.	Investigación marítima europea	24
6.	Maximizar la calidad de vida en las regiones costeras	25
6.1.	Proporcionar información sobre los proyectos comunitarios en las regiones costeras y su financiación	25
6.2.	Regiones ultraperiféricas e islas de Europa	26
6.3.	Medidas sobre la mitigación y la adaptación al cambio climático.....	27
6.4.	Turismo marítimo sostenible.....	28

6.5.	Mejorar los datos socioeconómicos de los sectores y regiones marítimos	29
7.	Promover el liderazgo europeo en los asuntos marítimos internacionales	30
7.1.	Perfil de la UE en los foros internacionales y relaciones con los socios	30
7.2.	Inclusión de los objetivos de la política marítima en el diálogo con terceros países que comparten los mares regionales	31
7.3.	Informe sobre cuestiones estratégicas para la UE en relación con el Océano Ártico	32
7.4.	Medidas para la protección de las zonas de alta mar	33
8.	Incrementar la visibilidad de la Europa marítima	34
8.1.	Día marítimo europeo, informe anual, galardones y campañas de sensibilización ...	34
8.2.	Atlas europeo de los mares	35
8.3.	Hacer accesibles al público las propuestas de la Comisión sobre asuntos marítimos	35

1. INTRODUCCIÓN

La Comisión ha presentado¹ los principales elementos de una nueva política marítima europea integrada así como sus principios fundadores y objetivos principales, el marco de gobernabilidad requerido y los instrumentos apropiados para elaborar políticas integradas.

Todos estos elementos reunidos encarnan la nueva visión para los océanos y los mares de Europa con arreglo a lo establecido en los Objetivos estratégicos de la Comisión Europea para 2005-2009.

La nueva política marítima integrada abarcará todos los aspectos de los océanos y de los mares en un enfoque holístico e integrado: ya no nos concentraremos en actividades marítimas compartimentadas, sino que se abordarán de forma global todos los aspectos económicos y de desarrollo sostenible de los océanos y los mares, incluido el medio ambiente marino.

El enfoque integrado no es solamente innovador, también está sólidamente avalado por todos los interesados que participaron en el amplio debate llevado a cabo en toda Europa, durante el proceso de consulta que tuvo lugar tras la publicación del Libro Verde sobre *una futura política marítima de la Unión*.

La política marítima integrada y su estrategia global proporcionan un marco analítico y una selección de objetivos para permitir definir las actuaciones necesarias tanto para alcanzar estas metas como los objetivos globales de la nueva política.

Este plan de acción enumera un conjunto de medidas que la Comisión Europea propone adoptar como primer paso hacia la puesta en práctica de una política marítima para la Unión Europea nueva e integrada.

A la par del enfoque integrado y de colaboración propuesto, estas medidas son el resultado del esfuerzo colectivo de varios Comisarios y servicios de la Comisión Europea, que han trabajado conjuntamente durante más de dos años. Reflejan el nuevo enfoque integrado de los asuntos marítimos, abarcando un amplio abanico de temas relacionados con el desarrollo sostenible, que abarcan desde el transporte marítimo hasta la competitividad de las empresas marítimas, el empleo, la investigación científica y la protección del medio ambiente marino.

Las medidas propuestas por la Comisión ayudarán a la Unión Europea a actuar para cumplir los objetivos clave de la política marítima integrada de la UE, esto es mejorando el uso sostenible de los océanos y los mares, sentando las bases del conocimiento y la innovación para la política marítima, proporcionando un alto nivel de calidad de vida en las regiones costeras, promoviendo el liderazgo de Europa en los asuntos marítimos internacionales e incrementando la visibilidad de la Europa marítima.

El desarrollo coordinado de las actuales políticas sectoriales también requiere actuaciones integradas e intersectoriales para crear los vínculos necesarios entre ellas. Instrumentos como la ordenación del espacio, un enfoque integrado en el proceso de recopilación, tratamiento y presentación de datos y la coordinación de las actividades de vigilancia y seguimiento son ejemplos de estas actuaciones y serán las primeras propuestas en el presente plan de acción.

¹ Comunicación sobre una política marítima integrada para la Unión Europea, COM.

2. GOBERNABILIDAD MARÍTIMA

Una política marítima integrada requiere un marco de gobierno que aplique el enfoque integrado a todos los niveles así como instrumentos de política horizontal e intersectorial.

2.1. Medidas en favor de la integración de los asuntos marítimos en el conjunto de la UE

Contexto

La Comisión ha establecido una función de política marítima cuya tarea es analizar los asuntos marítimos y las políticas que los atañen, coordinar las políticas sectoriales, garantizar que se tengan en cuenta las interacciones que existen entre ellos y dirigir el desarrollo de instrumentos de política comunes. Asimismo, ha empezado a reunir las distintas agencias de la UE que se ocupan de las actividades marítimas, con el fin de garantizar que contribuyan colectivamente al desarrollo de la política marítima.

Algunos Estados miembro han empezado a desarrollar mecanismos de coordinación en la elaboración de su política marítima.

Medidas

La Comisión recomienda que los Estados miembro tomen nuevas medidas destinadas a adoptar un enfoque de gobierno más integrado y les invita a elaborar sus propias políticas marítimas nacionales integradas, fundamentadas en principios comunes y trabajando estrechamente con los interesados, especialmente las regiones costeras.

Con este fin, la Comisión **publicará en 2008** una serie de orientaciones sobre los principios comunes y la participación de los interesados en las políticas marítimas y presentará un **informe sobre la actuación de los Estados miembro en 2009**.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Una política marítima para Europa requiere ponerse de acuerdo sobre diversos criterios comunes en el plano europeo. La única forma de aprovechar su potencial es que los Estados miembro también adopten criterios análogos, de acuerdo con el principio de subsidiariedad, para garantizar una mejor coordinación en todos los asuntos relacionados con los océanos y los mares.

2.2. Obstáculos reglamentarios

Contexto

El Libro Verde sobre la política marítima identifica:

- las repercusiones involuntarias de las reglamentaciones sectoriales
- la simplificación y racionalización de la normativa

como posibles ámbitos de intervención en una política marítima intersectorial.

Medidas

Se recopilará una lista de ejemplos de dichos obstáculos reglamentarios. Esta lista sentará las bases de una nueva reflexión sobre las posibles enmiendas normativas que podrían introducirse en el futuro.

Entre los ejemplos de las barreras reglamentarias se incluirán aquellas que entorpezcan las actividades relacionadas con el patrimonio marítimo. La Comisión preparará un primer informe sobre este tema **en 2008**, con propuestas de consulta sobre las modificaciones reglamentarias más apropiadas.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Un enfoque integrado de la política marítima debe desarrollar políticas y propuestas legislativas que sean coherentes y mutuamente compatibles. Con el fin de permitir racionalizar y mejorar un marco regulador coherente, uno de estos instrumentos debería ser una lista de los obstáculos o incoherencias existentes.

2.3. Aprendizaje colectivo – intercambio de mejores prácticas

Contexto

El desarrollo de nuevos modos de pensamiento y mecanismos innovadores que requiere una política marítima integrada para la Unión Europea dependerá en gran medida de su capacidad para integrar las experiencias y las mejores prácticas. La organización efectiva de esta política debería incluir el desarrollo de instrumentos de aprendizaje colectivo y de conexiones entre redes.

Medidas

La Comisión presentará **en 2008** propuestas encaminadas a promover la creación de redes de mejores prácticas entre los interesados en el ámbito marítimo, por ejemplo, entre las agrupaciones marítimas, las regiones costeras y las islas, entre los Estados miembro en lo que se refiere a la ordenación del espacio, sobre las relaciones entre el patrimonio marítimo con otras actividades o entre los puertos y las ciudades portuarias. La Comisión promoverá asimismo el intercambio cruzado entre estas redes y la amplia participación de los interesados en cada una de ellas.

Para tener éxito, esta actividad requerirá la participación activa de las partes interesadas. Con arreglo al principio de subsidiariedad, las experiencias locales deberían inducir el proceso de aprendizaje colectivo.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

La implicación de las partes interesadas favorecerá considerablemente un enfoque holístico a la hora de elaborar la política marítima. Las condiciones para que se dé esta implicación incluyen la posibilidad de intercambiar información y las mejores prácticas y de aprender de las experiencias.

3. INSTRUMENTOS PARA LA ELABORACIÓN DE UNA POLÍTICA INTEGRADA

Un nuevo marco de gobierno integrado de los asuntos marítimos requiere instrumentos intersectoriales que ayuden a los legisladores y a los agentes económicos y ambientales a

asociar sus políticas, a interconectar sus actividades y a optimizar el uso del espacio marino y costero de una forma que resulte ambientalmente sostenible.

Estos instrumentos, tal como se recogen en la Comunicación relativa a la política marítima integrada incluyen: una **red más integrada de los sistemas de vigilancia** para las aguas europeas, el desarrollo de la **ordenación del espacio marítimo**, con la ayuda de una hoja de ruta elaborada por la Comisión y una **Red europea de observación e información del mar** (EMODNET) que supondría optimizar y dar coherencia a las iniciativas actualmente fragmentadas destinadas a recoger datos sobre los océanos y los mares. Efectivamente, mejorar los datos y la información, la ordenación así como el seguimiento y vigilancia de nuestros océanos y mares facilitará el intercambio cruzado entre todas las actividades de política marítima lo que generará, en última instancia, un enfoque más integrado.

Las medidas relativas a la vigilancia, la ordenación del espacio y los datos presentadas a continuación contribuirán a desarrollar los instrumentos para la elaboración de políticas integradas, tal como se define en la Comunicación relativa a la política marítima integrada. La Comisión pondrá en marcha proyectos preparatorios o piloto con el fin de evaluar las necesidades y posibilidades de la futura legislación y sus posibles repercusiones financieras. El resultado de estas medidas contribuirá así a determinar las futuras intervenciones de la Comisión en este contexto.

3.1. Actividades de vigilancia

Contexto

El Libro verde sobre la política marítima en la UE plantea la cuestión de saber en qué forma los Estados miembro podrían organizar mejor la actividad en el mar con el objeto de crear sinergias y actuaciones más eficaces. En el marco de la legislación comunitaria sobre seguridad marítima ya se elaboran instrumentos en este sentido, especialmente con la asistencia técnica de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA), para mejorar la identificación de los buques y la supervisión del tráfico en las aguas comunitarias.

En la Comunicación sobre el *Refuerzo de la gestión de las fronteras marítimas meridionales de la Unión Europea*², la Comisión propuso establecer una *Red de Patrullas Costeras* permanente para las fronteras exteriores marítimas meridionales y crear un *Sistema europeo de vigilancia de las fronteras*. A raíz de las conclusiones del Consejo Europeo de los días 14 y 15 de diciembre de 2006 sobre estos temas, la Agencia europea para la gestión de la cooperación operativa en las fronteras exteriores de los Estados miembro de la UE (FRONTEX) coordinó la creación de la Red de patrullas europeas (EPN), que incluye determinadas zonas del Mar Mediterráneo y el Océano Atlántico desde mayo de 2007.

En febrero de 2008, la Comisión aprobará una comunicación sobre un sistema europeo de vigilancia de las fronteras (EUROSUR). Los sistemas y mecanismos de información y vigilancia existentes a nivel de los Estados miembro se interconectarán progresivamente en varias etapas. Asimismo deberán elaborarse y ponerse en práctica instrumentos y aplicaciones comunes para la vigilancia de las fronteras a escala comunitaria y crearse un entorno de intercambio de información común en el ámbito marítimo, que cubra en una primera etapa el Mar Mediterráneo y el Mar Negro. Tal «sistema de sistemas» debería mejorar la cooperación

² COM (2006)733 final de 30 de noviembre de 2006.

entre las autoridades de los Estados miembro y con ello aumentar la seguridad interna previniendo la inmigración ilegal, el tráfico de personas, etc., pero también reducir considerablemente el trágico índice de fallecimientos de inmigrantes ilegales al rescatar un mayor número de vidas en el mar.

Las aplicaciones espaciales pueden contribuir de manera importante a la vigilancia de las actividades en el mar. Actualmente se está definiendo, en cooperación con los servicios competentes de la Comisión y del Consejo, una estrategia en el marco de la iniciativa de seguridad GMES. El sistema GALILEO proporcionará una plataforma tecnológica de vanguardia para el desarrollo de aplicaciones de vigilancia por satélite.

Medidas

La Comisión propondrá medidas específicas para hacer progresar un enfoque integrado de la vigilancia marítima a nivel de la UE, cuya finalidad será reunir y hacer interoperativos los diversos sistemas de vigilancia ya existentes o previstos como, por ejemplo, el centro de datos europeo para la identificación y seguimiento a distancia. Tomará como punto de partida el trabajo técnico en curso de EMSA, FRONTEX y la Agencia Comunitaria de Control de la Pesca. La Comisión trabajará con los Estados miembro y el Alto Representante para definir la forma en que los activos y sistemas navales podrían contribuir del modo más eficaz a este proceso.

La Comisión publicará en **octubre de 2007** una serie de documentos de trabajo elaborados por sus servicios para describir la organización de las actividades marítimas en cada Estado miembro litoral y la cooperación y coordinación existentes en cada zona marítima: Mar Negro, Mar Mediterráneo, Océano Atlántico, Mar del Norte y Mar Báltico, así como para identificar los sistemas de vigilancia, supervisión y notificación actualmente implantados en la Unión Europea.

En **el segundo semestre de 2008**, la Comisión anunciará, en forma de comunicación, un minucioso plan de trabajo para tomar nuevas medidas que favorezcan la integración de todos los sistemas marítimos europeos de vigilancia, comprendiendo todas las zonas marítimas antes mencionadas así como otros aspectos no fronterizos.

Este proyecto progresará con mayor rapidez a medida que un mayor número de Estados miembro progresen a su vez hacia una mayor integración de sus propios sistemas y los de las agencias que trabajan o utilizan la vigilancia marítima. El plan de trabajo puede prever la inclusión de nuevas tecnologías y aplicaciones derivadas de la iniciativa de seguridad GMES. La interconexión con el trabajo del sector privado en este ámbito y la integración de los sistemas desarrollados u operativos a nivel regional serán otros aspectos importantes que será preciso tener en consideración.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Este es uno de los ámbitos donde existe claramente la necesidad de integrar las medidas ya existentes o previstas. Si los sistemas de vigilancia y seguimiento fueran más eficientes y compatibles, permitiendo en última instancia a las agencias gubernamentales de los Estados miembro acceder a una única fuente plenamente integrada de información sobre el movimiento y actividades de los buques, todas las actividades gubernamentales se beneficiarían de ello. Del mismo modo, esto ayudará a los Estados miembro a ser más

eficientes en sus actividades de búsqueda y rescate, previniendo así la pérdida de vidas en el mar.

3.2. Ordenación marítima y gestión integrada de la zona costera

Contexto

El Libro verde sobre política marítima identifica el aumento de actividades a menudo concurrentes en las costas y los mares como fuente de posibles conflictos que es preciso gestionar. Se considera que la ordenación del espacio, como parte de un planteamiento global de gestión integrada, puede ayudar en este contexto.

Medidas

Tomando como punto de partida las iniciativas comunitarias existentes articuladas esencialmente en la ordenación del espacio marítimo, incluidas la Recomendación sobre la gestión integrada de las zonas costeras y la propuesta de Directiva sobre estrategia marina, que introduce elementos de ordenación del espacio marítimo, la Comisión propondrá una hoja de ruta **en 2008** con el fin de facilitar y fomentar un mayor desarrollo de la ordenación del espacio marítimo en los Estados miembro.

En 2008, examinará las necesidades y diversas posibilidades existentes, incluidas las de zonificación, para dar compatibilidad a las diversas actividades marítimas, entre las que se incluye la conservación y consolidación de la biodiversidad.

En 2009, la Comisión creará asimismo un sistema para el intercambio de las mejores prácticas entre las autoridades competentes en materia de ordenación marítima y gestión integrada de las zonas costeras.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Este es un instrumento fundamental en materia de ordenación que ha sido identificado como una herramienta apropiada para el desarrollo de una política marítima integrada. La ordenación marítima integrada de las aguas de la UE en su conjunto es un requisito fundamental para el continuo desarrollo sostenible de las actividades económicas marítimas, debido a que proporciona un medio imparcial para arbitrar las actividades o intereses opuestos o concurrentes.

Sin embargo, sólo rendirá plenamente sus frutos si todos los Estados miembro costeros introducen estos sistemas, utilizan sistemas compatibles y comparables y aprenden de las respectivas experiencias.

3.3. Red europea de observación e información del mar

Contexto

Numerosas fuentes proporcionan información sobre los océanos y los mares, pero reunirlos para darles aplicaciones específicas requiere considerables esfuerzos y no existe una política global que las conserve a largo plazo. El objetivo es integrar las iniciativas ya existentes, pero

fragmentadas, con el fin de facilitar a las autoridades públicas, los servicios marítimos, las industrias conexas y a los investigadores el acceso a los datos primarios.

La Red europea de observación e información del mar brindaría además nuevas posibilidades a los productores de alta tecnología en el sector marítimo y aumentaría la eficacia de actividades como la vigilancia marítima, la gestión de los recursos marinos y la investigación marina en los laboratorios europeos. Integrada en la Red mundial de sistemas de observación de la Tierra (GEOSS) y la iniciativa relativa a la vigilancia mundial del medio ambiente y la seguridad (GMES), aumentará la precisión de las previsiones respecto a la magnitud y repercusiones del cambio climático.

Medidas

La Comisión Europea, con la ayuda de un grupo consultivo creado especialmente para este efecto, preparará **en 2009** un plan de acción de la UE para progresar en este ámbito tomando como base una hoja de ruta que se publicará **en 2008**. Proporcionará una perspectiva general de los principales datos y categorías de servicios informativos que van a abarcarse y algunas de sus fuentes y aplicaciones, así como ejemplos de las ventajas y el valor añadido que aportará una mejor integración. Asimismo esclarecerá la forma en que esta iniciativa se relaciona con las demás. **En el segundo semestre de 2008**, propondrá un programa para la elaboración de mapas multidimensionales compatibles entre sí de los mares en aguas de los Estados miembro. Posteriormente seguirán otras iniciativas, tales como la creación de una base de datos socioeconómicos integrados destinada a sustentar las medidas de la política marina.

La participación activa de los Estados miembro y las demás partes interesadas será de esencial importancia para el éxito de este proyecto. Con este fin, la Comisión creará los mecanismos de consulta pertinentes.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

La integración e interconexión de las fuentes de datos y los mecanismos de suministro están estrechamente relacionados con la protección del medio ambiente marino, la ciencia y la investigación así como el desarrollo tecnológico. El acceso integrado es una de las piedras angulares de un enfoque integrado, ya que permitirá hacer un mejor uso de la información y suministrar servicios personalizados a distintos usuarios, facilitando así los progresos en muchos otros ámbitos

4. MAXIMIZAR EL USO SOSTENIBLE DE LOS OCÉANOS Y LOS MARES

Europa está íntimamente ligada a los mares y los océanos que la rodean. Este vínculo no se limita únicamente a la navegación o la industria pesquera y sus actividades conexas, sino que también concierne la construcción naval y los puertos, el equipamiento marítimo y la energía marina, el turismo marítimo y costero, la acuicultura, las telecomunicaciones submarinas, la biotecnología azul y la protección del medio ambiente marino. Muchas de estas actividades acusan un rápido crecimiento y mantienen a Europa a la cabeza en el sector de la economía marítima a escala mundial, con su impresionante flota y su boyante industria de servicios de navegación, sus cruceros de vanguardia y sus numerosos puertos. Sin embargo, dada la intensa competencia que existe en la economía globalizada de hoy día, el liderazgo de Europa no puede darse por sentado.

Europa debe por ello centrarse no solamente en el mantenimiento de la competitividad de las industrias y actividades marítimas existentes, sino también promover activamente su desarrollo a largo plazo y la creación de nuevos y mejores puestos de trabajo. La Comisión, de conformidad con la Estrategia de Lisboa, se inscribe precisamente en esta línea con el objetivo de maximizar el uso de los océanos y los mares de Europa.

No obstante, es preciso que este uso sea sostenible en la medida en que el medio ambiente marino es el recurso fundamental de todas las actividades económicas marítimas. La cuestión de la sostenibilidad es de una importancia crucial en la visión de la Comisión para nuestros océanos y mares. Por tanto, es un elemento central tanto en el caso de la Política marítima integrada como en el de su pilar medioambiental, la Estrategia temática para el medio marino. Efectivamente, la magnitud de los océanos y los mares ha llevado desde siempre al hombre a percibirlos como fuente inagotable de riqueza. No obstante, el actual enfoque fragmentado de las actividades marítimas y de sus políticas sectoriales no nos ha permitido disociar el desarrollo económico de la degradación del medio ambiente. La combinación de los enormes avances tecnológicos, las repercusiones del cambio climático y la creciente población costera incrementan la presión sobre los recursos disponibles, concretamente en la pesca, el transporte, la navegación recreativa y la explotación del petróleo y el gas así como sobre el propio medio ambiente marino.

El buen gobierno y un enfoque integrado requieren que avancemos hacia una estrategia más global que asocie las políticas sectoriales para las actividades marítimas y la política medioambiental en relación con los mares de Europa. La Comisión se propone seguir esta vía con el fin de maximizar el uso sostenible de los océanos y de los mares.

Con este objetivo en mente, la Comisión propone varias medidas que comprenden el transporte marítimo; los puertos y la logística; el desarrollo de agrupaciones multisectoriales que mejoran la competitividad de las empresas marítimas europeas; el fortalecimiento de las carreras y del empleo en los sectores marítimos; un turismo marítimo sostenible; la reducción de la contaminación atmosférica de los buques; el desguace de buques; la mitigación del cambio climático y la adaptación a sus efectos; y la protección de las zonas de alta mar. Estas medidas se acompañarán de intervenciones encaminadas a reforzar un enfoque basado en los ecosistemas para las actividades marítimas y en concreto la pesca.

4.1. Desarrollo de agrupaciones multisectoriales y centros regionales de excelencia marítima

Contexto

El desarrollo de agrupaciones («cluster») locales y regionales que reúnan distintos sectores y distintos interesados para desarrollar sinergias entre sus actividades constituye un avance prometedor de la comunidad marítima europea. Estas agrupaciones contribuyen a que los productos y servicios marítimos europeos sean de mejor calidad y cumplan normas más altas, y mejoran la integración de la economía marítima. De este modo, contribuyen al desarrollo económico y al empleo así como a la sostenibilidad de la economía marítima en general. Su éxito dependerá en gran parte de la actuación innovadora por parte del sector privado y de otras partes interesadas, especialmente en el caso de las agrupaciones regionales. No obstante, la Unión Europea puede proporcionar un marco que facilite este proceso.

Medidas

En octubre de 2007, la Comisión Europea presentará un documento de trabajo de sus servicios sobre las agrupaciones marítimas, en el que examinará su situación en la UE con el fin de interrelacionar las políticas marítimas y las relativas a las agrupaciones, identificar algunos de los motores y características de las agrupaciones marítimas europeas que han resultado positivas y definir las próximas iniciativas y el futuro trabajo en este ámbito, incluida la promoción de una red europea de agrupaciones marítimas.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Las agrupaciones son especialmente idóneas para numerosas empresas marítimas, habida cuenta de la estrecha interrelación que suele existir entre sus actividades (por ejemplo, el transporte marítimo, la construcción naval y los puertos). Las ventajas son numerosas, e incluyen desde la mayor sensibilización con respecto al desarrollo de los mercados gracias a una mejor conexión entre la investigación y el desarrollo tecnológico hasta el fortalecimiento del empleo a través de una formación específica y una mejor movilidad. Por esta razón, el desarrollo de una política marítima integrada, capaz de crear las condiciones de un marco apropiado para las agrupaciones marítimas integradas puede ayudarles a convertirse en motores generadores de valor y de prosperidad.

4.2. Transporte marítimo

Contexto

El transporte marítimo es vital para el comercio europeo, tanto en el seno de la Unión Europea como con nuestros socios comerciales del mundo entero. Casi el 90% del comercio exterior de la Unión Europea y más del 40% (en toneladas por kilómetro) de su comercio interior se hace por mar.

Por tanto, una visión estratégica para este modo de transporte, estudiando el desarrollo de la navegación, los puertos y los sectores afines, tanto a corto como a medio y largo plazo, es esencial, especialmente en una época en que se hace necesario desarrollar alternativas sostenibles y competitivas al transporte por carretera.

El acervo legislativo comunitario sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación va a reforzarse con la adopción de las medidas incluidas en el tercer paquete de seguridad marítima. Además, el constante seguimiento, con la ayuda de la Agencia europea de seguridad marítima, de las medidas aplicadas, será de esencial importancia para el mantenimiento de un alto nivel de seguridad marítima. El elemento humano es un factor fundamental de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente, lo que debe reflejarse en la formación y certificación de los trabajadores de mar y en condiciones de trabajo apropiadas para todos aquellos que trabajan a bordo de los buques.

En general, los armadores que operan en los mercados de navegación en alta mar cooperan entre sí. La Comisión emitirá directrices suplementarias destinadas al sector sobre los límites de esta cooperación en el marco de las normas de competencia de la UE.

La navegación a corta distancia difiere de la navegación en alta mar en que la primera tiene que hacer frente a una intensa competencia con el transporte por tierra. No obstante, la navegación a corta distancia implica menos factores externos que el transporte por tierra, un alto potencial para conservar los conocimientos tecnológicos especializados en transporte marítimo y es esencial para crear puestos de trabajo para los trabajadores de mar europeos.

No obstante, los viajes por vía marítima del puerto de un Estado miembro de la UE a otro siempre se consideran internacionales aun cuando la carga transportada consista en mercancías declaradas en aduana en el mercado interior. Se considera que un buque sale del territorio aduanero cuando deja un puerto comunitario, asimilado a una frontera exterior. Esta situación repercute en el funcionamiento eficiente del transporte marítimo y los negocios en la UE, especialmente en el tiempo requerido para el despacho de aduanas, engendrando costes adicionales para los operadores. Asimismo, afecta al desarrollo de la navegación de corta distancia y de las autopistas del mar como alternativa al transporte por carretera para los viajes intracomunitarios.

La aplicación efectiva de los conceptos de mercado único en un espacio marítimo europeo sin fronteras implicará modificar el marco regulador y administrativo existente.

Medidas

Antes de finalizar 2007, la Comisión Europea iniciará un vasto estudio para determinar las tendencias y perspectivas de la navegación para el período 2008-2018. El objetivo del estudio será definir una estrategia europea para el transporte marítimo. Asimismo, **durante el primer semestre de 2008** se prevé una conferencia europea sobre este asunto.

En octubre de 2007, la Comisión iniciará una consulta entre las partes interesadas sobre el concepto de un espacio europeo para el transporte marítimo sin fronteras y sus posibilidades de aplicación. Al mismo tiempo, la Comisión presentará un documento de trabajo de sus servicios que presentará la situación y las futuras orientaciones de las autopistas del mar.

Antes de finales de 2008, la Comisión tiene como objetivo adoptar una propuesta sobre el establecimiento del espacio europeo para el transporte marítimo sin fronteras así como un Libro Blanco sobre la estrategia del transporte marítimo de la UE con una perspectiva hasta 2018.

En 2009, un documento complementario de la Comisión, centrado en la introducción de servicios marítimos electrónicos basados en la utilización de normas abiertas para las aplicaciones marítimas de banda ancha de valor añadido, integrados con otros sistemas de supervisión y comunicación a bordo y en tierra, propondrá modalidades para mejorar la integración del transporte marítimo en las diversas cadenas logísticas y la simplificación del papeleo a bordo de los buques (por ejemplo, el aprendizaje electrónico, la telemedicina, comunicaciones profesionales y personales).

En septiembre de 2007 la Comisión publicó un proyecto de Directrices sobre la aplicación de las normas de competencia (artículo 81) de la Comunidad Europea a las conferencias de transporte marítimo de línea y de "tramp" que serán objeto de una consulta pública de ocho semanas³. Las Directrices finales deberán aprobarse antes de **octubre de 2008**. La Comisión iniciará también una evaluación del reglamento de exención por categorías para los consorcios marítimos, cuya revisión está prevista para antes de **abril de 2010**.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

³ Directrices sobre la aplicación del artículo 81 del Tratado CE a los servicios de transporte marítimo (2007/C 215/03)

El desarrollo de una política de transporte marítimo interesa no solamente al propio sector sino también al desarrollo futuro de la economía marítima europea en las regiones costeras. La supresión de los obstáculos a la navegación de corta distancia en la UE resultará positiva tanto para el crecimiento como para el desarrollo económico y consolidará la integración de la política de transporte con la política medioambiental, facilitando la transferencia de la carretera al mar.

4.3. Fortalecer la profesión y el empleo en los sectores marítimos

(a) Promoción del empleo para la gente de mar

Contexto

La competitividad del sector marítimo y su desarrollo sostenible dependerá de su capacidad para atraer a una mano de obra de alta calidad y mejorar las condiciones de trabajo en el mar.

Se requieren medidas que presten atractivo a la profesión marítima, al tiempo que se explora el potencial de una mayor movilidad profesional como medio para mejorar las tasas de empleo y paliar la escasez de personal cualificado que existe en el sector.

Medidas

La Comisión trabajará con los Estados miembro, los interlocutores sociales, las agrupaciones marítimas y las instituciones académicas en el ámbito marítimo para mejorar el estatus de las profesiones del mar y brindar a los jóvenes europeos perspectivas más atractivas para desarrollar una carrera a largo plazo en las agrupaciones marítimas y facilitar la movilidad entre los puestos de trabajo en mar y en tierra. Se abarcarán todas las actividades cualificadas, tales como la navegación, la ingeniería y la electrónica.

Antes de finales de 2009, se propondrá una serie de medidas encaminadas a cumplir los objetivos antes mencionados.

Paralelamente, la Comisión continuará apoyando a la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) en las negociaciones que mantienen actualmente para llegar a un acuerdo a escala europea que transponga determinados elementos del Convenio sobre el Trabajo Marítimo aprobado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 2006. De llegarse a dicho acuerdo, y si los interlocutores sociales lo solicitan, podría considerarse la posibilidad de proponer una directiva con arreglo al artículo 139 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, probablemente en 2008.

La Comisión, siempre que se llegue a dicho acuerdo, también examinará la posibilidad de presentar una propuesta de directiva con arreglo al apartado 2 del artículo 80 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea sobre la aplicación de las disposiciones relativas a las normas de trabajo marítimo en los buques que hagan escala en los puertos comunitarios.

La Comisión tiene también previsto presentar una propuesta de decisión del Consejo que autorice y anime a los Estados miembro de la UE a la pronta ratificación del Convenio sobre el trabajo en la pesca aprobado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 2007. La Comisión examinará, en estrecha colaboración con los interlocutores sociales, la situación actual y la intervención futura en relación con la aplicación de sus normas (esta intervención está vinculada a las medidas que figuran en el punto 4.8).

(b) Cualificaciones de la gente de mar

Contexto

Habida cuenta de la estructura de los costes del sector, la gente de mar europea no puede competir en lo que se refiere a niveles salariales. Sin embargo, dada la naturaleza altamente tecnológica del sector del transporte marítimo, puede resultar muy ventajoso para los patronos contratar personal altamente cualificado cuyos conocimientos puedan garantizar tanto el funcionamiento seguro de los complejos buques que existen hoy día como la protección del medio ambiente. Esto contribuirá a asentar la reputación de calidad de los armadores.

El objetivo consiste en incrementar la calidad y los conocimientos de los trabajadores de mar europeos con el fin de garantizar la seguridad en el mar y la protección del medio ambiente, tener en cuenta los requisitos previos y las necesidades del sector e incrementar el estatus de las profesiones marítimas. De este modo, la gente de mar europea podría ser competitiva en el mercado del empleo pese a su nivel salarial más elevado.

A raíz de la aprobación del Convenio sobre el trabajo marítimo de la Organización Internacional del Trabajo en 2006 y tras una Comunicación específica de la Comisión, los interlocutores sociales de la UE decidieron entablar negociaciones con el fin de llegar a un acuerdo de transposición de determinados elementos de este Convenio. Los interlocutores sociales desean concluir las negociaciones para finales 2007.

Medidas

La Comisión, en plena colaboración con los Estados miembro, los interlocutores sociales, las agrupaciones marítimas y las instituciones de enseñanza y formación en el ámbito marítimo, trabajará para crear un Certificado de excelencia marítima, que se aprobará voluntariamente, con el fin de suministrar al sector del transporte marítimo y a las agrupaciones marítimas personal altamente cualificado. La Comisión garantizará asimismo que, en lo que concierne a las profesiones marítimas, este Certificado de excelencia marítima se destine a mejorar las aptitudes y conocimientos de la gente de mar.

A este respecto, propondrá un plan de acción **antes de finalizar 2009**.

- (c) Exclusión de las profesiones marítimas de determinados ámbitos de la legislación social y de trabajo de la UE.

Contexto

Los sectores marítimos gozan de exenciones en lo que se refiere al cumplimiento de determinados aspectos de la legislación social europea. Además, existe otra legislación que permite a los Estados miembro introducir o conservar exclusiones.

Medidas

La Comisión evaluará de nuevo la situación relativa a las exenciones de las profesiones marítimas en la legislación social de la UE, así como las condiciones de trabajo, en una comunicación que presentará en **octubre de 2007** (esta acción está vinculada con las medidas que figuran en el punto 4.8).

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

El desarrollo marítimo solamente será verdaderamente sostenible si es socialmente aceptable y permite que las profesiones marítimas aprovechen las ventajas del modelo social europeo. La gente de mar de la Unión Europea y las agrupaciones marítimas extraerían beneficios de un enfoque más integrado del empleo. Este trabajo requerirá no solamente la coordinación de todos los agentes de las agrupaciones marítimas, sino también conexiones entre varias políticas comunitarias como las de empleo, transporte, pesca y educación. Los diversos niveles de competencia existentes significan asimismo que el éxito de tal enfoque en este ámbito requerirá la ayuda y la participación activa de las autoridades y las instituciones nacionales y regionales.

En todos los sectores mencionados del empleo marítimo, la intervención de los Estados miembro y su ayuda en sus campos de competencia serán cruciales para garantizar el éxito de la elaboración y la aplicación de las medidas propuestas.

4.4. Política portuaria

Contexto

Los puertos y las ciudades portuarias forman parte de la cadena logística internacional. A su vez se enfrentan con problemas que socavan su buen funcionamiento, como la insuficiencia de conexiones interiores, la calidad inadecuada de los servicios, cuellos de botella administrativos o la inadaptación a las nuevas formas de organización del transporte.

Para lograr su crecimiento, los puertos y las ciudades portuarias necesitan adaptarse y al mismo tiempo ampliar su capacidad. No cabe duda que implica un reto, pero también una oportunidad. El proceso de planificación así como el marco legislativo y de intervención pública tendrán que facilitar la expansión sostenible de los puertos y una mejor utilización de la red de puertos europea en un contexto de creciente competencia por el espacio en los puertos y sus inmediaciones. Es preciso examinar la forma de garantizar la sostenibilidad y la protección del medio ambiente al tiempo que se permite desarrollar la capacidad de los puertos de acuerdo con estos requisitos.

Medidas

En octubre de 2007, la Comisión Europea aprobará una comunicación sobre los puertos.

Asimismo, la Comisión elaborará directrices sobre la aplicación al desarrollo portuario de la legislación medioambiental comunitaria correspondiente.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

El desarrollo de los puertos y las ciudades portuarias en armonía con su entorno requiere abordar ante todo los aspectos logísticos, pero tiene conexiones con muchos otros ámbitos como el turismo, la protección del medio ambiente y la ordenación del espacio. Además, numerosos puertos no están destinados a desarrollarse dentro de la función logística, sino más bien a especializarse en otras actividades, como la pesca. Esta intervención se desarrollará teniendo en mente la interacción con otros ámbitos así como la necesidad de garantizar la elaboración de una política integrada que abarque todos los aspectos de los puertos, sin dejar de lado su contribución al potencial cultural y turístico de las ciudades portuarias. Esta visión más amplia del papel multifuncional de los puertos deberá desarrollarse en estrecha concertación con todos los interesados.

4.5. Contaminación atmosférica de los buques

Contexto

Es necesario reducir los altos niveles de emisión de sustancias procedentes de buques, como son el azufre, los NO_x y las partículas así como las emisiones de gases de efecto invernadero. Estas emisiones son en parte responsables de los problemas de calidad del aire, en particular en puertos y zonas costeras, y del calentamiento climático. Esta problemática, por su carácter mundial, requiere un tratamiento internacional, en el marco de la OMI o la CMNUCC en lo que respecta a las emisiones de gases de efecto invernadero.

Otro problema asociado es el considerable impacto de las emisiones procedentes de los buques en puertos y ciudades portuarias. Los resultados de la aplicación de la Recomendación 2006/339/CE sobre el fomento del uso de electricidad en puerto por los buques atracados en puertos comunitarios será un factor importante en la determinación de pautas de actuación.

Iniciativas, como la del proyecto «Clean Ship» (buques impios, pueden ampliar el conocimiento y desarrollar tecnologías de vanguardia para la reducción de la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los buques así como incrementar su eficiencia operativa (mediante la mejora de la forma del casco, el diseño de motores, etc.) o el uso de combustibles alternativos. Paralelamente a la intervención comunitaria e internacional, las partes interesadas, a través de iniciativas propias, pueden contribuir de modo significativo a estos avances.

Medidas

La Comisión Europea está siguiendo de cerca los debates de la OMI sobre la revisión del Anexo VI de MARPOL. En caso de que los resultados fueran insuficientes, la Comisión considerará propuestas de intervención alternativas.

La Comisión adoptará las medidas necesarias para fomentar el uso de electricidad en puerto por los buques atracados en puertos comunitarios. En este sentido, llevará a cabo la revisión de la Directiva 2003/96/CE para eximir, total o parcialmente, de tasas eléctricas a los buques que utilicen electricidad en puerto de modo que esta energía pueda competir con los combustibles de buques no gravados.

La Comisión evaluará los aspectos económicos, técnicos, jurídicos y administrativos de las opciones legislativas disponibles para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y lo consultará con los interesados.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Entre las ventajas potenciales de las medidas que se adopten en este ámbito se incluyen una mayor economía de carburante, mayor utilización de energías renovables y un entorno más limpio en el puerto y en sus inmediaciones, lo que también beneficiaría al turismo. Por tanto, la elaboración de propuestas de reducción de la contaminación atmosférica causada por las emisiones de los buques debe entenderse en el contexto de la intervención de la UE en materia de medio ambiente y cambio climático así como de un enfoque conjunto de la gestión de puertos y ciudades portuarias y la calidad de vida en las zonas costeras.

Por último, cabe señalar que la consideración de la contaminación atmosférica ocasionada por los buques pertenece a una corriente que persigue desarrollar el concepto de transporte

marítimo de calidad, que es parte de los conceptos de la economía marítima de calidad y del estado costero de calidad, y una de las claves para mantener la competitividad de los sectores europeos de la construcción naval y el transporte marítimo.

4.6. Desguace de los buques

Contexto

El 22 de mayo de 2007, la Comisión Europea aprobó un Libro verde sobre prácticas de desmantelamiento de buques, que solicitaba a las partes interesadas sus contribuciones para el 30 de septiembre de 2007. La actuación de la Comisión en este ámbito guarda relación con la propuesta de Convenio internacional para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques, documento que está siendo debatido en la OMI y cuya aprobación está prevista para 2009. Asimismo, se han entablado discusiones en el marco del Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, que podrían dar lugar a la exención de los buques obsoletos, siempre que el Convenio para el reciclaje de los buques de la OMI establezca un «nivel de control equivalente» al de los cargamentos de residuos en virtud del Convenio de Basilea. Paralelamente, se están llevando a cabo, o están programados, bajo los auspicios de la OIT, la OMI y el Convenio de Basilea, así como de varios Estados miembro, una serie de proyectos de asistencia técnica a los países en desarrollo en los que se realizan prácticas de desguace. El Libro verde sobre la mejora de las prácticas de desmantelamiento propone la participación de la UE.

El estudio de COWI/DHI sobre *Desguace y limpieza previa de buques*, concluido en junio de 2007, sirvió de base para que EMSA iniciara, en el verano de 2007, un estudio dedicado a la aplicación de los sistemas comunitarios de certificación por el reciclaje de buques.

Medidas

Teniendo en cuenta los aspectos ambientales, sociales y económicos, la Comisión está elaborando actualmente una estrategia comunitaria de desguace de buques que se basará en los resultados de la consulta iniciada en 2007. Quedará recogida, **a mediados de 2008**, en una **Comunicación sobre el desguace de buques**. Actualmente, se consideran las siguientes opciones:

- estudiar las posibilidades de asistencia técnica a los países en desarrollo para mejorar las instalaciones de desguace;
- promover las iniciativas industriales de aplicación de tecnologías limpias en el sector del desguace, por ejemplo, mediante la difusión de información sobre las instalaciones *verdes* y el desarrollo de sistemas de certificación y premios;
- promover la investigación en desguace de buques.

Del mismo modo, la Comisión Europea mantendrá su participación en los trabajos del Convenio para el reciclaje de los buques de la OMI y los trabajos del Convenio de Basilea.

Además, la Comisión propondrá promover una mejor aplicación de la legislación comunitaria relativa al transporte de residuos peligrosos y mejorará el cumplimiento del actual marco regulador internacional con arreglo al Convenio de Basilea.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Coordinándose las medidas de todos los socios internacionales y las políticas comunitarias en diversos sectores se llegará a una solución que tenga en cuenta los intereses del sector del transporte marítimo, las empresas de desguace y los países anfitriones, al tiempo que resulte beneficioso para el medio ambiente.

4.7. Medidas relacionadas con las infraestructuras y recursos energéticos marinos

Contexto

La situación y la política energéticas europeas tienen como lógica consecuencia una mayor dependencia de mares, océanos y puertos. Por una parte, se prevé que el transporte marítimo de la energía por aguas europeas (petroleros de transporte de crudo y gas, oleoductos y gasoductos submarinos e interconexiones eléctricas) aumente considerablemente en los próximos años, con el desarrollo del mercado interior de la energía, el crecimiento del comercio mundial de la energía y las importaciones europeas y el desarrollo de las tecnologías y los recursos energéticos marinos. Por otra parte, los recursos energéticos marinos, tanto los fósiles como los renovables, serán factores determinantes en la diversificación del suministro de energía de Europa. En este contexto, la Comisión, en su Comunicación⁴ relativa a una política energética para Europa, indica que será necesario potenciar la utilización de mares y océanos para cumplir los objetivos energéticos de la UE, dado el gran potencial de generación de energía y de diversificación de rutas y métodos de transporte que proporcionan.

Conforme a lo estipulado en las orientaciones para las redes transeuropeas de energía (RTE-E) y el Plan prioritario de interconexión y según se confirmó en el Consejo Europeo de marzo, se han nombrado coordinadores europeos para vigilar y facilitar la ejecución de los proyectos prioritarios de mayor importancia, entre los que se encuentra un proyecto de conexiones eólicas marinas en el Mar Báltico y el Mar del Norte.

Medidas

El documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre la mejora de las conexiones entre política energética y política marítima (*Energy policy and maritime policy: ensuring a better fit*), elaborado en el contexto del paquete sobre política marítima, versa sobre los puntos de enlace y sinergias entre ambas políticas.

Las Orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía (Decisión 1364/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 6 de septiembre de 2006) serán revisadas, acorde con las pautas definidas en el Plan prioritario de interconexión (COM(2006) 846) y apoyando los objetivos de la política de energía aprobados por el Consejo Europeo en marzo de 2007. Se considerará el potencial de las infraestructuras y recursos energéticos marinos, incluidos el gas natural licuado y la energía eólica marina.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Una política marítima estable y duradera facilitará, por ejemplo, las inversiones de alta calidad en las infraestructuras y recursos energéticos marinos que requiere el sector en los próximos años. Orientadas al mercado europeo en su totalidad o, por lo menos, hacia las grandes regiones de este mercado, estas inversiones normalmente se harán a gran escala, abarcarán el territorio de varios Estados miembro y, con toda probabilidad, las tecnologías

⁴ COM(2007) 1 final.

más innovadoras. Para ello son imprescindibles normas claras y permanentes, unos sistemas de autorización transparentes y predecibles así como un buen conocimiento de las repercusiones y la evaluación de riesgos.

Se está desarrollando, en el marco de la política energética europea, una cooperación normativa para facilitar las inversiones en infraestructuras energéticas transfronterizas y otras de interés común. El alto nivel de inversión en conexiones submarinas y recursos marinos propicia una mayor experiencia en materia de proyectos energéticos marinos. De ahí la gran utilidad de un enfoque coherente y eficaz de los asuntos marítimos.

4.8. Medidas relacionadas con la situación de los pescadores en el mar

La situación actual de la pesca en Europa no puede considerarse satisfactoria. Los esfuerzos por reducir las capacidades y preservar o restaurar las poblaciones de peces deben ir a la par con la mejora del bienestar social de los que trabajan en el sector.

Contexto

La pesca es uno de los oficios más peligrosos que existen. La mejora de la situación de los pescadores requiere la revisión de sus condiciones de trabajo, las normativas laborales que afectan a su lugar de trabajo y otras disposiciones. De hecho, y aunque la legislación comunitaria en materia de seguridad y salud en el trabajo cubre todos los sectores de la actividad económica, incluida la pesca, los requisitos en vigor para los buques pesqueros sometidos a estas normas de seguridad excluyen a los buques con una eslora total inferior a 15 metros, lo que deja sin protección a un gran número de profesionales que faenan en embarcaciones por debajo de este límite.

Además, el papel de los pescadores en el actual enfoque sectorial les excluye de numerosas actividades marítimas afines. Se están llevando a cabo esfuerzos, aunque inconexos, de «reconversión».

Medidas

En 2008, está prevista la aprobación de un informe de la Comisión sobre la aplicación práctica de lo dispuesto en la Directiva 93/103/CE relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. En el informe se presentará un análisis detallado de las repercusiones de la Directiva respecto a la protección de la seguridad y salud de los pescadores europeos y permitirá hacer un balance de las necesidades de intervención en relación con el marco normativo comunitario y la aplicación práctica de lo dispuesto en la Directiva. No cabe duda de que suscitará un debate público sobre la seguridad y las condiciones de trabajo de los pescadores (esta intervención está relacionada con las medidas que figuran en el punto 4.3).

La Comisión estudiará detenidamente la manera de definir un enfoque más exhaustivo del futuro de las comunidades pesqueras, incluido el desarrollo de iniciativas locales de etiquetado, además de la publicación, **en 2008**, de un documento de trabajo sobre el posible papel de los pescadores como «guardianes del mar», prestando servicios medioambientales y de otro orden a la comunidad.

La precisión y actualización de los datos proporcionados por los Estados miembro, en especial los relativos a las estadísticas de accidentes pesqueros basadas en la Metodología de

Estadísticas europeas de accidentes de trabajo (EEAT), será un elemento clave de la formulación de propuestas adaptadas en este ámbito.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

La integración de los pescadores en la economía marítima, en sentido amplio, puede redundar en beneficio de sus perspectivas laborales y del desarrollo general de las condiciones de trabajo de los profesionales y de su sector. Además, el bienestar de las comunidades pesqueras tradicionales es un elemento clave de la calidad de vida en las zonas costeras. El enfoque integrado de la Comisión en materia de política marítima es vital para asegurar el establecimiento de los vínculos necesarios. Asimismo, será necesaria una detenida consulta con las comunidades pesqueras y sus representantes.

4.9. Aplicación del enfoque basado en el ecosistema en la pesca europea

- (a) Fortalecer la aplicación del enfoque basado en el ecosistema en la política pesquera común

Contexto

La aplicación progresiva de un enfoque basado en los ecosistemas a la gestión de la pesca es uno de los objetivos del Reglamento de base sobre la política pesquera común de 2002⁵.

Se han tomado varias medidas con el fin de garantizar la aplicación progresiva de un enfoque basado en los ecosistemas en el sector pesquero, como la legislación sobre la captura accidental de cetáceos, la protección de los hábitats vulnerables, la transición progresiva hacia enfoques a más largo plazo de la gestión pesquera o la estrategia del rendimiento máximo sostenible recientemente adoptada. Este objetivo todavía está vigente, pero siguen faltando una perspectiva y un enfoque coherentes. Dado que un enfoque de gestión de los mares basado en los ecosistemas debe ser intersectorial, y que la propuesta de Directiva sobre la estrategia marina constituye la base general del enfoque basado en los ecosistemas para el medio ambiente marino, es preciso vincular las políticas sectoriales como la PPC a este marco.

Además, un enfoque de la gestión pesquera basado en los ecosistemas también debería integrar la cuestión de las repercusiones del cambio climático y las respuestas destinadas a prevenir y reducir estas repercusiones y a adaptarse a ellas. Este enfoque debería basarse en las repercusiones actuales y en las que se prevé afectarán al medio ambiente marino, y más concretamente a sus recursos marinos vivos, con el fin de preparar urgentemente estrategias eficientes de adaptación al cambio climático.

Medidas

En 2008, la Comisión aprobará una comunicación sobre la aplicación general del enfoque basado en los ecosistemas a la política pesquera común.

⁵ Reglamento (CE) n° 2371/2002 del Consejo de 20 de diciembre de 2002 sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Esta actuación forma parte de un enfoque general de la gestión de las actividades marítimas basado en los ecosistemas y de una estrategia medioambiental marina integrada destinada a garantizar un enfoque claro y coherente de la sostenibilidad de la economía marítima de la UE.

- (b) Aplicación de una política encaminada a eliminar progresivamente los descartes en las pesquerías europeas

Contexto

La práctica de arrojar por la borda el pescado muerto y las capturas accesorias o no deseadas como descartes constituye un grave problema que debe recibir atención prioritaria en la PPC. En su Comunicación de marzo de 2007⁶, la Comisión definió los principios de una política de eliminación progresiva de los descartes.

Medidas

Los principios para aplicar la política encaminada a eliminar progresivamente los descartes y reducir la captura accesorias en las pesquerías europeas se debatirán con los Estados miembro y los interesados en el curso de 2007.

En 2008, la Comisión **presentará una hoja de ruta** sobre la preparación de una legislación pertinente e indicará los primeros ejemplos concretos de la nueva política.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Las pesquerías desempeñan un papel importante en la reducción del impacto medioambiental de las actividades humanas en los mares, y se proponen una serie de medidas conexas para garantizar que la PPC desempeñe su papel incrementando la sostenibilidad de estas actividades. En este contexto, la acción propuesta para la eliminación progresiva de los descartes forma parte de la serie de medidas destinadas específicamente a reducir el impacto medioambiental de las pesquerías, fortaleciendo así el enfoque basado en los ecosistemas de la gestión de las actividades marítimas.

4.10. Propuestas sobre la protección de los recursos pesqueros en las aguas internacionales

- (a) Medidas destinadas a eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)

Contexto

Desde hace tiempo se ha actuado para eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, principalmente dentro del plan de acción de la Comisión Europea aprobado en 2002⁷. El trabajo internacional en este ámbito continúa, tanto en el contexto de la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) como en organizaciones regionales de gestión pesquera.

⁶ COM (2007) 136 final.

⁷ COM 2002 180, 28.05.2002.

Medidas

La Comisión Europea está preparando un instrumento regulador (una propuesta de Reglamento sobre la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no regulada) con el fin de abordar los aspectos de estas actividades INDNR que pueden ser reguladas por instrumentos legales de la UE.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Esta intervención forma parte de un enfoque integrado sobre la protección y la gestión sostenible de los recursos marinos y está vinculada con las medidas destinadas a la protección de las zonas de alta mar, integración del enfoque basado en los ecosistemas en la política pesquera y la regulación de prácticas pesqueras destructivas.

- (b) Medidas sobre las prácticas pesqueras destructivas

Contexto

Los estudios científicos han demostrado los efectos especialmente destructivos de algunas prácticas pesqueras, como la utilización de redes de arrastre de fondo, sobre el medio marino. Se requiere una actuación coherente en las aguas de la UE, en las organizaciones regionales pesqueras y también en las zonas de alta mar. Por lo que se refiere a éstas últimas, la Comisión Europea desempeña un papel clave en los debates que se mantienen a este respecto en foros internacionales.

Medidas

La Comisión continuará su trabajo en la aplicación de las resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas. En **octubre de 2007** presentará una propuesta legislativa destinada a regular las prácticas pesqueras destructivas de los buques pesqueros de la UE en las zonas de alta mar.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Esta actuación también forma parte de un enfoque general de la gestión basada en los ecosistemas de las actividades marítimas y de una estrategia ambiental marina integrada destinada a garantizar un enfoque claro y coherente de la sostenibilidad de la economía marítima de la UE.

5. DESARROLLAR UNA BASE DE CONOCIMIENTOS Y DE INNOVACIÓN PARA LOS ASUNTOS MARÍTIMOS

Una política marítima integrada debe basarse en un sólido conocimiento de la forma en que funcionan los océanos y los mares y la mejor manera de gestionarlos.

Aun cuando nuestro conocimiento de los factores que afectan a la sostenibilidad del medio marino no deja de aumentar, sigue siendo indispensable una investigación científica intensiva para garantizar la conservación de sus ecosistemas. Debemos asimismo ser capaces de hacer frente a los impactos acumulados de las actividades humanas sobre los océanos y los mares y no seguir abordándolos separadamente. Es una más de las razones fundamentales que

justifican la modificación del marco de gobernabilidad actual de los asuntos marítimos introduciendo una política marítima nueva y más integrada.

Las empresas europeas desarrollan constantemente sus conocimientos en lo relativo al control de la contaminación, los recursos marinos renovables, la investigación oceanográfica, la exploración de las zonas de alta mar, las obras marítimas y la ingeniería costera. Ese conocimiento innovador representa una oportunidad para la economía de Europa y merece fomentarse. Efectivamente, la ciencia y la tecnología son una de las claves de la conciliación entre el crecimiento económico de las actividades marinas con la sostenibilidad ambiental.

Por tanto, en el contexto de la Comunicación relativa a la política marítima integrada, es preciso dar un paso cualitativo hacia el fortalecimiento de la investigación marina, vinculándola al desarrollo tecnológico. La acción sobre una estrategia de la UE para la investigación marina sentará las bases para dar este paso y constituirá el pilar de la ciencia y la investigación de la política marítima europea.

5.1. Investigación marítima europea

Contexto

Un enfoque integrado de la política marítima en la UE requiere una base de conocimientos científicos y tecnológicos interdisciplinar. Actualmente existe un enorme número de actividades de investigación y tecnología marinas en la UE, y ya se han realizado varios intentos de integración coherentes. Por ello, para garantizar eficacia y sinergias es preciso intensificarlos.

Medidas

Con el fin de proporcionar la base de conocimientos interdisciplinar que respalde la política marítima de la UE, la Comisión Europea decidió desarrollar una estrategia de investigación marítima, consultando a los Estados miembro y a las partes interesadas en el marco de una Asociación europea para las ciencias marinas. Esta estrategia:

- definirá los métodos y los medios para que esta asociación resulte sostenible a largo plazo, teniendo en cuenta las estructuras fundamentales ya existentes;
- considerará la necesidad de apoyar infraestructuras especializadas, buques de investigación, bases de datos, la gestión de la información, la formación y el desarrollo de las capacidades así como las tecnologías avanzadas, con la participación de los Estados miembro y en coordinación con los programas existentes;
- definirá los temas en los que resultaría beneficioso un nuevo enfoque intersectorial así como los procedimientos e instrumentos para su financiación;
- propondrá los mejores instrumentos de desarrollo estratégico, como mecanismos de previsión, conferencias, fomento del conocimiento y transferencia de la tecnología así como el desarrollo de una capacidad de investigación e innovación interna en las industrias marítimas locales y la cooperación con los Estados vecinos.

Esta estrategia será objeto de una comunicación **en 2008**.

Paralelamente, la Comisión emitirá las primeras convocatorias de propuestas intersectoriales en el marco del Séptimo Programa Marco de Investigación, incorporando así los temas marítimos dentro de los temas del programa marco existente .

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

La ciencia, la investigación y la tecnología son a su vez actividades intersectoriales que sustentan todos los aspectos de la política marítima, incluidas las actividades económicas y el trabajo realizado con el fin de garantizar la sostenibilidad y la protección del medio ambiente. Vincularlas mediante una estrategia de investigación integrada y orientada a la vez que se relacionan con las actividades diarias son fundamentos esenciales para un planteamiento sano de la política marítima y un desarrollo marítimo sostenible. La importancia de esta tarea requiere la movilización de los recursos y de la experiencia de todos los interesados de la UE, incluidos los Estados miembro.

6. MAXIMIZAR LA CALIDAD DE VIDA EN LAS REGIONES COSTERAS

Las regiones costeras europeas, incluidas las regiones ultraperiféricas, constituyen nuestra puerta hacia el mar y el resto del mundo. Son una fuente de riqueza y un tesoro de historia y cultura por derecho propio. No resulta pues sorprendente que hayan sido unos de los más principales apoyos durante la consulta de la Comisión sobre el Libro Verde para una futura política marítima de la Unión.

Las regiones costeras también reconocieron rápidamente los retos y oportunidades de una emergente política marítima para las costas y los sectores marítimos de Europa.

Las oportunidades son manifiestas: mientras un número creciente de europeos desea vivir y trabajar en las regiones costeras y en las islas debido a las crecientes oportunidades económicas que ofrecen y el atractivo del entorno costero, las regiones marítimas generan ya más de un 40% del PIB de Europa. El potencial económico del mar en la era de la globalización es enorme. El auge internacional del transporte marítimo, especialmente en contenedores, ha generado un rápido crecimiento en los sectores de la construcción de puertos y buques así como en los servicios conexos. La demanda de productos del mar aumenta continuamente, así como el turismo marítimo y costero, mientras que la biotecnología azul encarna la promesa de nuevas aplicaciones de los recursos naturales del mar. Entre tanto, se levantan parques eólicos marinos para aumentar, conjuntamente con las mareas y las olas, la cuota de las energías renovables en la producción energética de Europa.

No obstante, sólo podremos garantizar la progresión paralela de la calidad de vida y el PIB de nuestras regiones costeras si encontramos el justo equilibrio entre desarrollo económico y sostenibilidad medioambiental. Para proceder eficazmente, debemos encontrar la composición correcta entre coordinación central y un proceso decisorio descentralizado.

Las siguientes medidas constituyen un primer paso de la Comisión Europea para abordar este objetivo crucial que es la promoción de la calidad de vida en las regiones costeras europeas.

6.1. Proporcionar información sobre los proyectos comunitarios en las regiones costeras y su financiación

Contexto

La Comisión Europea piensa que una mayor transparencia de los proyectos financiados por presupuestos europeos en las regiones costeras constituiría una mejor base para reforzar la difusión de las mejores prácticas en las regiones y la creación de las sinergias e interacciones necesarias para el desarrollo de una política marítima integrada para la UE.

Medidas

La Comisión Europea va a crear una base de datos de los proyectos desarrollados en las regiones marítimas y de sus financiaciones. Esta base de datos estará disponible *on line* de **aquí a finales de 2008**.

La Comisión también va a estudiar la posibilidad de introducir disposiciones específicas en los instrumentos comunitarios relativos a la financiación de proyectos marítimos en las regiones costeras y las islas.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Las regiones situadas a lo largo de las costas europeas desarrollaron proyectos destinados a reforzar su economía marítima y su desarrollo sostenible. Un enfoque integrado de la política marítima requiere que las mejores prácticas desarrolladas en el marco de estos proyectos se den a conocer y sean utilizadas en futuras iniciativas. Es igualmente importante velar por la coherencia entre la elaboración de los proyectos y su financiación con el fin de obtener el tipo de valor añadido contemplado por una política marítima integrada. El progreso depende de la garantía de transparencia de la actual ayuda de la UE y las futuras posibilidades.

6.2. Regiones ultraperiféricas e islas de Europa

Contexto

Las siete regiones ultraperiféricas dan una dimensión internacional a la política marítima de la UE. Mantienen una estrecha relación con el mar, determinada por sus actividades económicas marítimas y su patrimonio natural marino, pero también por su vulnerabilidad al cambio climático y a las condiciones climáticas extremas. Su plena integración en una política marítima europea reviste particular importancia.

Los proyectos de conexión en red existentes en el ámbito de la biodiversidad marina demostraron que las regiones ultraperiféricas son capaces de crear redes de investigación en un ámbito que les es específico y que está basado en el desarrollo de sus recursos.

Medidas

La Comisión considera que la creación de una red de intercambio de mejores prácticas entre las islas, las regiones ultraperiféricas y otras regiones marítimas aisladas podría contribuir tanto a superar los efectos del aislamiento como a hacer progresar el desarrollo marítimo sostenible.

Por tanto, **en 2008**, fomentará la participación tanto de las islas como de las regiones ultraperiféricas en las actividades de conexión en red con arreglo a la iniciativa *Las regiones, por el cambio económico*.

Basándose en la Comunicación dedicada a las regiones ultraperiféricas aprobada **en septiembre de 2007**, la Comisión abre el debate sobre varios temas, como la promoción de

instrumentos de gobernabilidad en las distintas cuencas marítimas (Mar Caribe, sudeste del Océano Índico, Macaronesia), la especialización de las regiones ultraperiféricas en algunos segmentos IDT, la explotación de actividades económicas relacionadas con el medio ambiente marítimo de estas regiones, la lucha contra la pesca ilegal y la gestión sostenible de las zonas costeras en estas regiones.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

La política marítima de la UE debería reconocer la situación específica de las regiones aisladas y de las islas y adaptar las políticas marítimas para que tengan en cuenta sus particularidades y así permitir a estas regiones sacar mejor partido de sus recursos específicos.

6.3. Medidas sobre la mitigación y la adaptación al cambio climático

- (a) Medidas sobre las políticas de reducción de riesgos y sus repercusiones económicas en las regiones costeras

Contexto

Las regiones costeras están cada vez más expuestas a los riesgos debido a la mayor evolución y a los efectos del cambio climático. Aun cuando las políticas y legislaciones comunitarias contemplan algunos de estos peligros, las regiones costeras deben hacer frente a numerosos otros riesgos. Se requiere un enfoque integrado que abarque todos los aspectos de la gestión de riesgos y que a su vez la integre en el desarrollo y la planificación regionales.

Medidas

La Comisión propondrá una estrategia comunitaria relativa a la prevención de las catástrofes y el desarrollo de una estrategia de adaptación al cambio climático, prestando especial atención a las regiones costeras, **en el curso de 2008**.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Las estrategias de protección de las costas y de prevención de riesgos deben desarrollarse en el contexto de políticas de adaptación al cambio climático, de estrategias de reducción de los riesgos y de políticas europeas de gestión de las crisis así como vincularse estrechamente a iniciativas políticas regionales y/o proyectos regionales. Por tanto, es de crucial importancia una visión integrada de estas intervenciones. La Comisión utilizará sus redes de intercambio de mejores prácticas para garantizar una detenida consulta con los interesados, especialmente en las regiones costeras. Las actividades ya en curso y el considerable potencial para una mayor actuación en los Estados miembro, y por parte de éstos, también jugarán un papel importante.

- (b) Captura y almacenamiento del carbono

Contexto

El cambio climático puede afectar a los océanos de distintas maneras, entre las que cabe señalar la acidificación y las modificaciones de las propiedades hidrográficas y biológicas. Las nuevas tecnologías marinas como la captura y el almacenamiento geológico de carbono son esenciales para cumplir los objetivos comunitarios en lo relativo al cambio climático y brindan considerables oportunidades económicas. Sitúan a Europa a la cabeza de la

innovación tecnológica dirigida a mitigar el cambio climático y adaptarse a sus efectos. Algunos de los proyectos de investigación financiados con cargo a los 4º, 5º y 6º Programas Marco han abordado los aspectos prácticos, las consecuencias medioambientales y la seguridad de la captura de carbono. El Consejo Europeo instó a los Estados miembro y a la Comisión a adoptar medidas para hacer operativa esta tecnología, si es posible de aquí a 2020.

Medidas

La Comisión pretende proponer, **de aquí a finales de 2007**, un marco normativo para la captura y almacenamiento del carbono que fijará las condiciones relativas a los flujos de CO₂ para almacenamiento, la gestión de los riesgos y la adaptación de la legislación existente con el fin de permitir la captura y almacenamiento de carbono así como eliminar los obstáculos para almacenarlo en las formaciones geológicas submarinas. El éxito de esta iniciativa dependerá, no obstante, de la capacidad innovadora de la industria europea, que puede convertirse en líder mundial en este ámbito.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Las tecnologías desarrolladas para el almacenamiento de CO₂ en el lecho marino estarán fuertemente interrelacionadas con otras formas de exploración submarina, por lo que es preciso garantizar su compatibilidad. La exploración del lecho marino necesita también un marco jurídico internacional y la cooperación internacional debe ser eficaz. El transporte de CO₂ hacia un emplazamiento submarino también debe incluirse en la ordenación del espacio marítimo. Por último, la tecnología utilizada debe garantizar que los beneficios ecológicos del almacenamiento del carbono compensen el deterioro del medio ambiente marino local. Por tanto, un enfoque integrado de los aspectos marítimos de la captura y almacenamiento del carbono puede garantizar una serie de actuaciones comunes a nivel europeo.

6.4. Turismo marítimo sostenible

El turismo marítimo y costero posee numerosos vínculos con otras políticas como el medio ambiente, el transporte, el empleo o la investigación. El desarrollo del turismo como un sector capital de la economía marítima europea requiere que se entablen relaciones positivas entre la industria turística y los demás sectores económicos, así como la plena integración de exigencias medioambientales con el fin de transformar los conflictos potenciales en ventajas prácticas.

Los interesados han demostrado su interés y respaldo a una intervención europea en favor de un turismo marítimo y costero más sostenible y más competitivo.

Medidas

La Comisión Europea aprobará en **octubre de 2007** la Comunicación *Agenda por un turismo europeo sostenible y competitivo*. Esta comunicación reconocerá la *importancia* del turismo marítimo y costero y demostrará el compromiso de la Comisión en favor de un sector sostenible y competitivo.

En el contexto de la Agenda por un turismo europeo sostenible y competitivo, la Comisión pretende aumentar la producción y distribución de conocimientos y experiencias, promover destinos turísticos sostenibles, seguir movilizando los instrumentos y agentes financieros europeos a distintos niveles e integrar la sostenibilidad y la competitividad en las políticas de la Comisión.

La política de turismo, junto con otras iniciativas tomadas en el contexto de la política marítima integrada tales como la promoción de la investigación marina, la ordenación del espacio marítimo o la potenciación de la identidad y el patrimonio marítimos, sentará las bases para la promoción de la sostenibilidad y la competitividad en el sector del turismo marítimo y costero. La promoción del intercambio de mejores prácticas, especialmente sobre la gestión integrada de la calidad, así como la diversificación de los productos y servicios turísticos pueden contribuir considerablemente a la competitividad de los destinos costeros e insulares. Asimismo, la diversificación podría ayudar a prolongar la temporada turística.

La Comisión proseguirá sus esfuerzos para promover el desarrollo de un turismo costero de calidad. El sector de los cruceros, por ejemplo, es un sector que ha registrado un importante crecimiento en los últimos años y contribuye de manera significativa a la economía europea. Como primer paso, la Comisión desea evaluar las interrelaciones existentes entre el sector de los cruceros, los puertos deportivos y las industrias marítimas junto con cuestiones que aborden la competencia entre otros usos terrestres y marítimos en la costa. Esta evaluación también debería incluir el análisis de las ventajas que representan para los puertos las inversiones en infraestructuras para recibir a los turistas, especialmente en el marco del turismo de crucero.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Son numerosos los vínculos que existen entre el medio ambiente marino y costero, el desarrollo portuario, la calidad de vida en las regiones costeras y el turismo. Por tanto, el desarrollo sostenible del turismo marítimo y costero debe planearse en todos los planos (local, regional, nacional, transfronterizo y europeo). No cabe duda alguna de que aun cuando la Comisión puede mediar en este ámbito, la realización del desarrollo sostenible dependerá en gran parte de las políticas y decisiones nacionales y, más concretamente, locales.

6.5. Mejorar los datos socioeconómicos de los sectores y regiones marítimos

Contexto

El Programa Estadístico Comunitario 2008-2012 menciona específicamente la política marítima. Estudios realizados durante la preparación del Libro Verde señalan tanto la insuficiencia como la ausencia de armonización de los datos disponibles.

Medidas

La Comisión prevé abordar estos problemas en un documento de trabajo para la mejora de los datos socioeconómicos sobre la economía marítima, en particular en las regiones costeras. Este documento se publicará **en 2009. Entre las medidas de seguimiento se incluirá una base de datos socioeconómicos integrada destinada a los sectores marítimos y las regiones costeras.**

Los datos sobre los siguientes ámbitos se definieron como de particular interés: empleo en los servicios públicos marítimos; calidad del empleo; oferta y demanda de empleo para la gente de mar y el mercado laboral marítimo en general; volumen de negocios, beneficios y empleo en sectores importantes de la economía marítima; desarrollo de sectores emergentes en el sector marítimo, en particular, biotecnología azul en lo relativo a volumen de negocios, crecimiento y empleo; consecuencias socioeconómicas de los tipos más frecuentes/diferentes

de catástrofes naturales en las zonas costeras europeas; indicadores que se refieren específicamente a las regiones costeras; protección del medio ambiente y las costas.

La información obtenida debería ayudar a controlar y evaluar la política marítima de la UE y sus programas, proporcionar información contextual para un desarrollo costero y oceánico sostenible así como definir y entender las relaciones existentes entre las actividades socioeconómicas y el medio ambiente.

Para que este proyecto cumpla sus objetivos, será necesaria la participación activa de las partes interesadas nacionales, regionales y sectoriales con el fin de proporcionar los datos básicos que han de reunirse a escala comunitaria.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

La elaboración de las políticas y los proyectos así como las agrupaciones marítimas y las propias regiones, necesitan más y mejores datos que abarquen todos los aspectos socioeconómicos de la economía marítima. El desarrollo de conceptos y definiciones ampliamente aceptados y utilizados, así como mejores métodos de recogida, evaluación y difusión de los datos, deberían constituir la base de una política marítima integrada y en consecuencia ser uno de sus objetivos.

7. PROMOVER EL LIDERATO EUROPEO EN LOS ASUNTOS MARÍTIMOS INTERNACIONALES

Debido a su supremacía en las actividades marítimas y la investigación científica, Europa tiene el deber de maximizar su influencia en los asuntos marítimos internacionales. Situar la política externa de la UE y su desarrollo así como sus instrumentos de cooperación en el centro de una política marítima integrada le permitirá desempeñar su liderato.

Las siguientes medidas desarrollarán la dimensión externa de la política marítima europea, de acuerdo con el objetivo de promover el liderato europeo en los asuntos marítimos internacionales.

7.1. Perfil de la UE en los foros internacionales y relaciones con los socios

Contexto

El Libro Verde sobre la política marítima plantea la cuestión del papel de la UE en las organizaciones marítimas internacionales. Ésta se plantea tanto en lo que se refiere a las competencias como a la necesidad de una cooperación internacional eficaz y coherente en lo que atañe al desarrollo, aplicación y cumplimiento de una actuación internacional sobre los temas marítimos.

La Unión Europea desempeña un papel crucial en el desarrollo y la definición de normas internacionales para actuar en el ámbito marítimo. Es de suma importancia velar por que la propia UE y sus Estados miembro ratifiquen y apliquen rápidamente tales normas internacionales.

Medidas

La Comisión Europea elaborará **en 2008** una evaluación de la situación de la UE en el seno de todas las organizaciones internacionales que trabajan en el ámbito marítimo, de la OMI a la CBI.

El objetivo de esta medida consiste en sentar las bases de una reflexión más profunda sobre el papel y la posición de la UE en el contexto internacional, con el fin de garantizar una actuación europea apropiada en relación con sus socios internacionales, por ejemplo, en lo relativo a la aplicación de normas aprobadas en organismos internacionales, y promover las normas europeas en el plano internacional. Actualmente, la situación varía considerablemente de un foro al otro. Hay casos en los que hasta ahora no ha habido una coordinación de la UE (p.ej., en asuntos balleneros), mientras que en otros es miembro de pleno derecho (p.ej., la FAO).

Además, la Comisión desarrollará, en el marco de sus actividades de asuntos exteriores, propuestas específicas en relación con la futura inclusión de cuestiones marítimas en el diálogo y negociaciones con terceros países y prestará mayor apoyo a los países en desarrollo para que cumplan el programa de la política marítima internacional así como sus compromisos marítimos con arreglo a la legislación internacional.

La Comisión mantendrá una base de datos sobre la ratificación por parte de los Estados miembro de convenios internacionales en el ámbito marítimo e instará individualmente a los Estados miembro para que apliquen y ratifiquen los convenios internacionales correspondientes. Esta medida no debe impedir a la CE (o la UE) adherirse a esos convenios internacionales en el momento oportuno. La Comisión tiene la intención de publicar estadísticas sobre las ratificaciones **anualmente**.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Las cuestiones marítimas no se detienen en el límite de las aguas europeas. Requieren una actuación internacional. La naturaleza internacional del transporte marítimo y la gobernabilidad de las necesidades comunes globales exige que sus actividades sean reguladas en gran parte por normas internacionales, que también necesitan cumplirse. El vínculo que existe entre las preocupaciones medioambientales y las actividades económicas es tan importante en las zonas de alta mar como en las aguas europeas. Por este motivo, para ser coherente, el enfoque integrado de los asuntos marítimos europeos también debe reflejarse en nuestros contactos con los organismos y socios internacionales. Asimismo, debe garantizarse la coherencia de la actuación europea tanto en las aguas internacionales como en las comunitarias.

7.2. Inclusión de los objetivos de la política marítima en el diálogo con terceros países que comparten los mares regionales

Contexto

El Libro Verde sobre la política marítima plantea la cuestión de cómo podría y debería reflejarse una actuación integrada de la UE sobre asuntos marítimos en nuestras relaciones con nuestros vecinos. Es importante garantizar la coherencia entre la actuación europea en el interior y la actuación emprendida por nuestros vecinos, en particular en los mares regionales compartidos.

Medidas

La Comisión Europea prevé organizar un taller específico sobre la ordenación del espacio marítimo en el Mediterráneo, en el marco de Euromed, en el que participen todos los países vecinos de la UE en la región del Mar Mediterráneo.

Una vez aprobada la política marítima europea, los servicios de la Comisión se ocuparán de incluir sus objetivos en el diálogo en materia de políticas que la UE mantiene regularmente con los países candidatos a la adhesión, los candidatos potenciales y los países socios con arreglo a la política europea de vecindad. Este diálogo hará particular uso de las subcomisiones mixtas creadas con ellos en todos los sectores pertinentes de los acuerdos de asociación y los acuerdos de asociación y cooperación, así como en el contexto de la iniciativa Sinergia del Mar Negro. En el marco de la Dimensión Septentrional se llevarán a cabo iniciativas similares.

La Comisión incluirá la participación de los países vecinos en el desarrollo de EMODNET (véase 1.1), mejora de los programas de vigilancia (véase 1.2) y la ordenación del espacio (véase 1.3).

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

La UE tiene interés en velar para que el enfoque integrado llevado a cabo en la UE se refleje en los países y las aguas vecinos. El éxito de esta empresa dependerá de la medida en la que llegue a compartir su visión de una política marítima integrada con los socios de terceros países.

7.3. Informe sobre cuestiones estratégicas para la UE en relación con el Océano Ártico

Contexto

El Libro Verde sobre la política marítima plantea la cuestión de las consecuencias del cambio climático en el Océano Ártico. La reacción de los interesados mostró los distintos intereses que están en juego en la UE en relación con el Ártico sobre cuestiones como la protección del medio ambiente y la biodiversidad, la energía, el transporte marítimo, la pesca, la tecnología ártica, el turismo y la seguridad.

Medidas

En 2008, la Comisión Europea elaborará un informe sobre las cuestiones estratégicas para la UE relativas al Océano Ártico, basado en el trabajo ya efectuado en el marco de la política de Dimensión Septentrional y en otros foros.

El objetivo de esta intervención consiste en sentar las bases de una reflexión más profunda sobre los intereses europeos en el Océano Ártico y el papel de la UE en este ámbito.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

La diversidad de las cuestiones vinculadas al Océano Ártico requiere la adopción de un enfoque intersectorial integrado para el informe. Este planteamiento nos permitirá conseguir una evaluación global de los intereses y preocupaciones europeos, fundada en un análisis de los distintos intereses sectoriales y sus interacciones. Una mejor comprensión de los distintos intereses europeos vinculados al Océano Ártico constituirá una base determinante para la futura política marítima integrada.

7.4. Medidas para la protección de las zonas de alta mar

Contexto

El Libro Verde sobre la política marítima destaca la importancia de la protección del medio ambiente y la biodiversidad marinos en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional, inclusive a través de un acuerdo de ejecución multilateral que proteja la biodiversidad marina en el marco de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar. Estas iniciativas son necesarias para cumplir los objetivos acordados en el plan de acción conjunto de la Cumbre Mundial de Desarrollo Sostenible con el fin de reducir de manera significativa las tasas actuales de pérdida de biodiversidad de aquí a 2010 y crear redes representativas de zonas marinas protegidas de aquí a 2012.

Medidas

Las negociaciones internacionales se concentran en el desarrollo de un marco regulador internacional que permitirá una actuación coordinada de protección de la biodiversidad en las zonas de alta mar, incluido el establecimiento de zonas marinas protegidas en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional. Asimismo, incluyen la participación de la UE en debates internacionales sobre los recursos genéticos marinos en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional con el fin de comprender mejor las cuestiones medioambientales y socioeconómicas subyacentes.

Las negociaciones están en curso en varios foros internacionales, como la Asamblea General de la ONU (derecho del mar), el Convenio sobre la Diversidad Biológica y las organizaciones sectoriales.

En el plano regional, las negociaciones están en curso en el marco de convenios sobre los mares regionales (p.ej., Atlántico Norte, Mediterráneo, Báltico) y las organizaciones regionales de pesca.

La consecución de estos objetivos dependerá del resultado de este tipo de negociaciones internacionales, de ahí la dificultad de prever un calendario.

Además de estas negociaciones, la Comisión presentará **antes de finales de 2009** una estrategia para la protección de la biodiversidad de las zonas de alta mar a través de la designación de zonas marinas protegidas.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

Las intervenciones en este ámbito deben preverse a la par y de acuerdo con la actuación interna de la UE en relación con la protección de los hábitats y con la aplicación intersectorial de un enfoque basado en los ecosistemas, inclusive en las pesquerías. Además, un enfoque integrado de estas cuestiones tiene por objeto superar la actual fragmentación sectorial de las medidas adoptadas en las zonas de alta mar. Se requiere la aplicación conjunta de los compromisos internacionales con los instrumentos de la ONU para garantizar una actuación coherente por parte de los sectores económicos en las zonas de alta mar, una condición necesaria para el desarrollo sostenible en las zonas situadas fuera de la jurisdicción nacional.

8. INCREMENTAR LA VISIBILIDAD DE LA EUROPA MARÍTIMA

«Los ciudadanos europeos han crecido escuchando las historias de los grandes exploradores que les permitieron comprender que la Tierra era redonda y ubicar adecuadamente en ella los continentes. Muchos de esos ciudadanos disfrutaban de las vacaciones en la costa, del bullicio de los puertos pesqueros, de las mariscadas en los restaurantes costeros y de los paseos por la playa junto a las olas rompiendo. (...) Otros dedican su tiempo de ocio restaurando antiguas barcas de madera y navegando en ellas. (...) Pero, ¿cuántos de ellos se dan cuenta de que estas actividades están interrelacionadas? ¿Cuántos son conscientes de que son ciudadanos de una Europa marítima?»⁸

Tras el Libro Verde sobre una futura política marítima de la Unión, y en respuesta al importante apoyo manifestado por numerosos interesados durante el proceso de consulta sobre la nueva política de promoción de la cultura y el patrimonio marítimos de Europa, la Comisión ha buscado incrementar la visibilidad de la *Europa marítima* como uno de los objetivos fundamentales de una política marítima integrada y holística.

La Comisión empezará a cumplir este objetivo a través de una serie de propuestas, incluida la decisión de celebrar un Día marítimo europeo y la producción de un Atlas europeo de los mares.

8.1. Día marítimo europeo, informe anual, galardones y campañas de sensibilización

Contexto

El objetivo de todos estos proyectos combinados consiste en aumentar la visibilidad de los sectores marítimos y basarse en las mejores prácticas para apoyar el desarrollo futuro de un enfoque integrado de los asuntos marítimos. Un segundo objetivo consiste en garantizar el mantenimiento de los contactos y la consulta con los interesados. Para conseguir esta visibilidad se procederá a anunciar un Día marítimo europeo, que dará inicio a una semana en la que se celebrarán una conferencia anual para desarrollar y evaluar comparativamente redes de mejores prácticas, la concesión de galardones anuales para aquellos que contribuyan a mejorar la visibilidad y la imagen de los sectores marítimos, la presentación de un informe anual que destaque la evolución en los asuntos marítimos, campañas de sensibilización específicas sobre temas marítimos, tales como las profesiones en este sector, y la organización de una serie de acontecimientos que congreguen a las redes de mejores prácticas. Otro de los objetivos consistirá en reunir organizaciones, museos y acuarios especializados en patrimonio marítimo para que tengan la oportunidad de intercambiar sus experiencias.

Todas estas medidas se vincularían entre sí y se realizarían en el mismo período de tiempo con el fin de garantizar una máxima visibilidad y cobertura de los medios de comunicación.

El éxito de estas iniciativas destinadas a dar más relieve a las actividades marítimas dependerá en gran parte de la forma en que las demás instituciones, Estados miembro e interesados de la UE hagan suyo este acontecimiento. La comunidad marítima de Europa es la que debe reunirse. El papel de la Comisión seguirá siendo el de mediador.

⁸ Extractos del Libro Verde «Hacia una futura política marítima de la Unión: perspectiva europea de los océanos y los mares», Capítulo VI *Recuperando el patrimonio marítimo europeo y reafirmando la identidad marítima de Europa*.

Medidas

La Comisión dará a conocer al público su propuesta de celebrar un Día marítimo europeo y otros acontecimientos relacionados **en 2007**.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

La aplicación acertada de un enfoque integrado de la política marítima requerirá un contacto constante con los interesados así como su participación. Asimismo, implicará la conexión deliberada en red de agentes e interesados que por lo general no estarían en contacto. Por último, requerirá un reconocimiento expreso de las medidas positivas llevadas a cabo por los interesados con el fin de promover nuevos esfuerzos, el compromiso de los interesados e ideas innovadoras.

8.2. Atlas europeo de los mares

Contexto

Se cuenta con numerosa información disponible sobre los océanos europeos y las actividades marítimas, pero no se ha publicado un documento que reúna todo este material de modo que permita a la opinión pública, las personas interesadas en el mar o los estudiantes descubrir el mundo marítimo.

Medidas

La Comisión iniciará la elaboración de un Atlas europeo de los mares, que utilizará la información disponible sobre el espacio, basado en el trabajo de la Red europea de observación e información del mar. Prevé su primera publicación **en 2009**.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

La elaboración de instrumentos que pongan de manifiesto la naturaleza holística de nuestro medio ambiente y patrimonio marítimos contribuirá a crear una generación de ciudadanos y partes interesadas para los que un enfoque integrado de la política marítima resulte incontestable. La elaboración de un Atlas europeo de los mares demostrará la pertinencia de la creación de una red de datos integrada y la importancia de la accesibilidad intersectorial a dichos datos.

8.3. Hacer accesibles al público las propuestas de la Comisión sobre asuntos marítimos

Contexto

La Comisión Europea emprende y propone cada año un gran número de actuaciones relativas a la política marítima y asuntos conexos. En el contexto de un diálogo permanente con los interesados, es importante contar con una información transparente sobre estas intervenciones.

Medidas

Como elemento del desarrollo de un enfoque detallado de la política marítima, la Comisión Europea ha publicado en su sitio web información sobre todas sus intervenciones relativas a

los asuntos marítimos. Este sitio web se continuará analizando hasta el final del mandato de la actual Comisión **en 2009**.

Ventajas de un enfoque integrado/pertinencia para una política marítima integrada

El desarrollo de un enfoque integrado de la política marítima requiere también información transparente y la visibilidad de las actuaciones llevadas a cabo así como su interrelación entre ellas. Los interesados a su vez podrán reaccionar a las actividades de la UE sobre la política marítima señalando las inconsistencias o lagunas existentes. Este enfoque también contribuirá en gran medida a despertar un sentido de propiedad entre los interesados y los ciudadanos.

Plan de acción para una política marítima integrada de la Unión Europea

Referencia en el Plan de acción		Actuación específica
2.1	<i>Medidas en favor de la integración de los asuntos marítimos en el conjunto de la Unión Europea</i>	Directrices relativas a las políticas marítimas integradas nacionales; primer semestre de 2008
		Informe sobre la actuación de los Estados miembro; 2009
2.2	<i>Obstáculos reglamentarios</i>	Informe sobre los obstáculos reglamentarios; primer semestre de 2008
2.3	<i>Aprendizaje colectivo – intercambio de mejores prácticas</i>	Creación de redes de mejores prácticas (2008-2009)
3.1	<i>Actividades de vigilancia</i>	Documentos de trabajo para describir la organización de las actividades marítimas y determinar los sistemas de vigilancia, supervisión y notificación en Europa; noviembre de 2007
		Plan de trabajo para una red integrada de todos los sistemas de vigilancia marítima europeos; segundo semestre de 2008
3.2	<i>Ordenación marítima y gestión integrada de la zona costera</i>	Hoja de ruta sobre el desarrollo de la ordenación del espacio marítimo por los Estados miembro; 2008
		Establecimiento de un sistema de intercambio de las mejores prácticas; 2009
		Análisis de las posibilidades necesarias para dar mayor compatibilidad a la aplicación de las distintas actividades marítimas; 2008
3.3	<i>Red europea de observación e información del mar</i>	Hoja de ruta en 2008 que culminará en un Plan de acción en 2009
		Propuesta de un programa para la elaboración de mapas multidimensionales del mar en las aguas de los Estados miembro; segundo semestre de 2008
4.1	<i>Desarrollo de agrupaciones multisectoriales y centros regionales de excelencia marítima</i>	Un documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre las agrupaciones marítimas; octubre de 2007 Este documento preparará el terreno para el trabajo futuro, incluida la creación de una red europea de agrupaciones marítimas

4.2	Transporte marítimo	Consulta sobre un espacio europeo para un transporte marítimo sin barreras; octubre de 2007
		Un documento de trabajo de los servicios de la Comisión sobre las autopistas del mar; octubre de 2007
		Estudio para evaluar las tendencias del período 2008-2018; 2007
		Directrices finales sobre la aplicación de las normas de competencia al transporte marítimo; 2008
		Conferencia sobre las tendencias y las perspectivas de la navegación; primer semestre de 2008
		Propuesta sobre el establecimiento de un espacio europeo para el transporte marítimo sin barreras; 2008
		Libro Blanco sobre la estrategia del transporte marítimo de aquí a 2018; 2008
		Documento sobre los servicios marítimos electrónicos; 2009
		Revisión del reglamento de exención por categorías; antes de abril de 2010
4.3	Fortalecer la profesión y el empleo en los sectores marítimos (a) Promoción del empleo para la gente de mar	Apoyo a ECSA y ETF en las negociaciones que mantienen actualmente con el fin de transponer determinados elementos del Convenio sobre el Trabajo Marítimo de la OIT
		Propuesta de Directiva sobre el artículo 139 del Tratado CE (aplicación del Convenio de la OIT)
		Plan de acción para mejorar la situación de las profesiones de la gente de mar; segundo semestre de 2009
		Propuesta de Directiva relativa al cumplimiento de las normas del trabajo (apartado 2 del artículo 80); 2009-2010
		Propuesta de Decisión del Consejo para la ratificación por parte de los Estados miembro de la UE del Convenio sobre el trabajo en la pesca de la OIT
		Examinar la aplicación del Convenio de la OIT sobre las normas relativas a las pesquerías

	<i>(b) Cualificaciones de la gente de mar</i>	Plan de acción sobre las cualificaciones de la gente de mar; segundo semestre de 2009
	<i>(c) Exclusión de las profesiones marítimas de determinados ámbitos de la legislación social y de trabajo de la UE</i>	Comunicación para evaluar de nuevo la exclusión de las profesiones del sector marítimo de la legislación laboral de la UE; octubre de 2007
4.4	<i>Política portuaria</i>	Comunicación sobre los puertos; octubre de 2007
		Directrices sobre la aplicación de la legislación medioambiental comunitaria al desarrollo portuario; 2008
4.5	<i>Contaminación atmosférica de los buques</i>	Promover el uso de electricidad en puerto por los buques atracados en puertos de la UE
		Evaluar las opciones legislativas disponibles de la UE para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero
4.6	<i>Desguace de los buques</i>	Comunicación sobre una estrategia para el desguace de los buques; 2008
		Continuar la participación activa en los trabajos de la OMI sobre un Convenio para el reciclaje de los buques. En curso
4.7	<i>Medidas relacionadas con las infraestructuras y recursos energéticos marinos</i>	Revisar las Orientaciones sobre las redes transeuropeas en el sector de la energía; 2009
4.8	<i>Medidas relacionadas con la situación de los pescadores en el mar</i>	Documento de trabajo sobre los pescadores como «guardianes del mar»; segundo semestre de 2008
		Informe de la Comisión sobre la aplicación de las disposiciones de la Directiva 93/103/CE (esta medida está relacionada con las medidas que figuran en el punto 4.3); 2009

4.9	Aplicación del enfoque basado en el ecosistema de la pesca europea <i>(a) Fortalecer la aplicación del enfoque basado en el ecosistema; la política pesquera común</i>	Comunicación sobre el enfoque basado en el ecosistema en la pesca; 2008
	<i>(b) Aplicación de una política encaminada a eliminar progresivamente los descartes en las pesquerías europeas</i>	Hoja de ruta sobre los descartes; 2008
4.10	Propuestas sobre la protección de los recursos pesqueros en las aguas internacionales <i>(a) Medidas destinadas a eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR)</i>	Comunicación y Reglamento destinados a eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; 2007
	<i>(b) Medidas sobre las prácticas pesqueras destructivas</i>	Comunicación y propuesta legislativa sobre las prácticas pesqueras destructivas; 2007
5.1	Investigación marina y marítima europea	Comunicación relativa a la estrategia en materia de investigación marina y marítima; 2008
		Convocatorias de propuestas intersectoriales para el Séptimo Programa Marco de Investigación; 2008
6.1	Proporcionar información sobre los proyectos comunitarios en las regiones costeras y su financiación	Base de datos sobre los proyectos en las regiones marítimas; segundo semestre de 2008
		Examinar la posible financiación de los proyectos marítimos en las regiones costeras e islas; 2009
6.2	Regiones ultraperiféricas e islas de Europa	Fomentar la participación de las islas y regiones ultraperiféricas en la iniciativa <i>Las regiones, por el cambio económico</i> ; 2008
6.3	Medidas sobre la mitigación y la adaptación al cambio	Estrategia comunitaria para la prevención de catástrofes; 2008

	<p><i>climático</i></p> <p><i>(a) Medidas sobre las políticas de reducción de riesgos y sus repercusiones económicas; las regiones costeras</i></p>	Elaboración de la estrategia para la adaptación al cambio climático; 2008
	<p><i>(b) Captura y almacenamiento de carbono</i></p>	Marco normativo para la captura y almacenamiento de carbono; 2007
6.4	<i>Turismo marítimo sostenible</i>	Comunicación sobre un turismo europeo sostenible y competitivo; 2007
		Evaluar las interrelaciones existentes entre el sector de los cruceros, los puertos deportivos y otras industrias marítimas; 2009
6.5	<i>Mejorar los datos socioeconómicos de los sectores y regiones marítimos</i>	Documento de trabajo sobre los datos socioeconómicos para la elaboración de una base de datos socioeconómicos integrada; 2009
7.1	<i>Perfil de la UE en los foros internacionales y relaciones con los socios</i>	Publicar una base de datos e indicadores sobre las ratificaciones por parte de los Estados miembro
		Evaluar la situación de la UE en las organizaciones marítimas internacionales; 2008
		Introducir los asuntos marítimos en el diálogo con los terceros países, incluidos los países en desarrollo; 2008
7.2	<i>Inclusión de los objetivos de la política marítima en el diálogo con terceros países que comparten los mares regionales</i>	Organizar un taller sobre la ordenación del espacio marítimo en el marco de Euromed; 2008
		Objetivos de la política marítima en el diálogo con los países candidatos a la adhesión, los candidatos potenciales y los países socios
		Participación de los países vecinos en el desarrollo de los programas mejorados de EMODNET, vigilancia y ordenación del espacio
7.3	<i>Informe sobre cuestiones estratégicas para la UE en relación con el Océano Ártico</i>	Un informe sobre el Océano Ártico; 2008

7.4	<i>Medidas para la protección de las zonas de alta mar</i>	Una estrategia para la protección de la biodiversidad marina; 2009
8.1	<i>Día marítimo europeo, informe anual, galardones y campañas de sensibilización</i>	Propuesta para la celebración de un Día marítimo europeo; 2007
		Propuestas relativas a la organización de acontecimientos para el Día marítimo europeo y otros acontecimientos relacionados; 2007
8.2	<i>Atlas europeo de los mares</i>	Atlas europeo de los mares; 2009
8.3	<i>Hacer accesibles al público las propuestas de la Comisión sobre asuntos marítimos</i>	Sitio web relativo a todas las actuaciones relacionadas con los asuntos marítimos; en curso