

Libro Blanco 2011: Nueva estrategia de transportes de la Unión Europea

Puntos clave relacionados con el transporte marítimo

La Comisión Europea hizo público, el pasado 28 de marzo, su nueva estrategia de transporte de cara al 2050, que incluye un plan con 40 iniciativas concretas para poner en marcha a lo largo de la próxima década y que se espera permitan desarrollar un sistema de transporte competitivo que aumente la movilidad, elimine los principales obstáculos en áreas clave y estimule el crecimiento y el empleo.

Esta estrategia se formula mediante dos documentos independientes pero complementarios:

- Un documento relativamente breve denominado *"Libro Blanco - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible"*.
- Otro más extenso y detallado denominado *"Documento de trabajo de la Comisión que acompaña al Libro Blanco - Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible"*.

Este artículo recoge casi literalmente las referencias al transporte marítimo que se realizan en el Libro Blanco y una traducción libre de aquellas que hemos considerado más relevantes y que figuran en el documento de trabajo anexo al Libro Blanco.

Cadenas logísticas Multimodales

La Comisión pretende optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, haciendo mayor uso de los modos más eficientes en el consumo de energía.

El documento propone que, de aquí a 2030, el 30% del transporte de mercancías por carretera a una distancia de más de 300 km se traslade a otros modos más sostenibles, como el ferrocarril, el transporte marítimo y las vías navegables interiores, y más del 50% para el año 2050, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.

Directrices de ayudas estatales al transporte marítimo

De acuerdo con el Libro Blanco, las directrices sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (que son el fundamento legal de instrumentos como el Registro

Especial de Canarias o el sistema de fiscalidad por tonelaje) serán revisadas en 2015/2016⁽¹⁾.

Seguridad marítima

Sobre este asunto, se propone:

1. EMSA asesorará a la Comisión con el objetivo de modernizar la normativa sobre seguridad de buques de pasaje.
2. SafeSeaNet se convertirá en el sistema central de todas las herramientas de información necesarias para apoyar la seguridad y la protección marítimas, así como la protección del medio ambiente marino de la contaminación procedente de los buques. Se continuará trabajando para mejorar las características de SafeSeaNet, en particular, mediante información por satélite, garantizando su compatibilidad con los servicios de información fluvial y la iniciativa *e-maritime* y mediante su apertura a otros modos.
3. Evaluar la viabilidad de la creación de un registro y de una bandera de la UE para el transporte marítimo


y por vías de navegación interior, que sirva como una herramienta para mantener la ventaja competitiva de los servicios de transporte marítimo europeo. La Comisión específica que no pretende competir con los registros o banderas ya existentes de los Estados miembros, sino proporcionar una señal de reconocimiento, similar a los utilizados por la industria aeronáutica europea. En esencia, el símbolo de la UE representaría una etiqueta de calidad que certificaría buques física y operacionalmente seguros, respetuosos con el medio ambiente y tripulados por profesionales altamente cualificados. La Comisión se plantea establecer incentivos para los buques aptos para el registro europeo, que se favorecerían, por ejemplo, de bonificaciones en las tasas portuarias relacionadas con el rendimiento medioambiental, menores costes de seguros o inspecciones menos frecuentes.

4. Evaluar la viabilidad de compartir funciones entre los servicios de guardacostas o salvamento de los Estados miembros, en particular, sobre seguridad y protección ma-

⁽¹⁾ En realidad, la Comisión ya está trabajando en la revisión de estas directrices, publicadas en el DOUE el 17 de enero de 2004 y que, según se establece en las mismas, debían ser revisadas, *"a más tardar, tras un período de aplicación de siete años"*. Esta referencia del Libro Blanco podría ser un error o bien significar que se pretende prolongarlas, sin más cambios, hasta 2015/2016.

Tribuna Profesional cuenta con el patrocinio de:

DET NORSKE VERITAS
ESPAÑA, S.L.
C/Almansa, 105 - 1ª Planta
Oficina 2
28040 Madrid



MANAGING RISK



rítima y protección del medio ambiente. La idea de crear un cuerpo europeo de guardacostas ya se ha debatido y descartado, pero la Comisión considera que ciertas funciones podrían beneficiarse de la coordinación a nivel europeo o llevarse a cabo de forma más eficiente (por ejemplo, el centro de datos LRIT de la UE). La Comisión estudiará varias alternativas, respetando en todo momento los principios de subsidiariedad y proporcionalidad: una cooperación estructurada entre los Estados miembros, la coordinación permanente o *ad hoc* de los guardacostas de los Estados miembros y la transferencia de ciertas funciones a los órganos de la UE.

Transporte de pasajeros

Tarificación y fiscalidad inteligentes

El Libro Blanco recuerda que muchas ramas del transporte reciben un trato favorable en materia de fiscalidad, en comparación con el resto de la economía: como el tratamiento fiscal de los automóviles de empresa o las exenciones del IVA y del impuesto sobre los combustibles para el transporte internacional marítimo y aéreo. Por lo general, estos regímenes proporcionan incentivos que van en contra del objetivo de mejorar la eficiencia del sistema de transporte y reducir sus costes externos. Por ello, estudiará propuestas para lograr más coherencia entre los diferentes conceptos impositivos del sector de los transportes y fomentar la generalización de vehículos no contaminantes.

La Comisión tiene previsto reevaluar, en caso necesario, la fiscalidad de los transportes para eliminar las distorsiones y favorecer el uso de vehículos limpios, en particular, subordinando la tributación de los vehículos a su comportamiento ambiental, reflexionando sobre las posibilidades de revisión del régimen de IVA que se aplica al transporte de pasajeros y la tributación de los vehículos de empresa.

Derechos de los pasajeros

El Libro Blanco asegura que, debido a las distintas características de los diferentes modos de transporte y sus mercados (en el tamaño de la empresa, en los ingresos y número

Se plantea la creación de un registro europeo de buques seguros, respetuosos con el medio ambiente y tripulados por profesionales altamente cualificados

de rutas, así como en la duración y las condiciones del viaje), los derechos específicos de los pasajeros podrían variar según el modo de que se trate, pero no así su tipología. Estos derechos vienen garantizados por cuatro reglamentos (para el transporte aéreo, ferroviario, por carretera y marítimo) que incluyen: el derecho a la información, al reembolso, a un transporte alternativo, asistencia mientras se espera para viajar y compensación bajo ciertas condiciones. La Comisión presentará una comunicación sobre estos principios comunes.

A corto plazo el objetivo es doble: desarrollar, a través de organismos nacionales, una interpretación uniforme y coherente de la legislación comunitaria sobre derechos de los pasajeros y una aplicación más eficaz y armonizada y, en segundo lugar, contribuir a promover un enfoque mundial sobre la atención a los pasajeros, incluyendo disposiciones específicas en acuerdos internacionales bilaterales y multilaterales.

La Comisión revisará la legislación existente con miras a definir un conjunto mínimo de derechos comunes a todos los modos de transporte (carta de derechos fundamentales), a través de instrumentos vinculantes y no vinculantes. Se quiere completar el marco legislativo con medidas dirigidas a aquellos pasajeros que, en el curso de un viaje, utilizan dos o más modos de transporte y han adquirido los diferentes billetes mediante un único contrato, que pueden estar expuestos a mayores costes en caso de retrasos (debido a conexiones perdidas) o pérdida de equipaje (cuando el destino no sea el final del viaje individual en el que el equipaje se perdió).

Se tiene previsto trabajar en la promoción y desarrollo del concepto de billetes integrados y, por lo tanto, se podría proponer completar el marco legislativo establecido

con medidas dirigidas a los pasajeros en viajes multimodales con billetes integrados.

Se propondrá un Reglamento marco único de la UE que abarque todas las cuestiones relacionadas con los derechos de los pasajeros en todos los modos de transporte, y que puede incluir derechos en caso de interrupción del viaje, transparencia de precios frente a los consumidores y asuntos como la no discriminación, atención a pasajeros con movilidad reducida, mal manejo de equipaje, medidas para una aplicación más armonizada o esquemas de sanción.

Movilidad de pasajeros puerta a puerta sin discontinuidad (billete único)

El Libro Blanco propone que los viajes a través de Europa sean sin solución de continuidad, con billetes o

Viajar es un derecho de todos

Sus derechos como pasajero al alcance de la mano

Discapacidad? ¿Movilidad reducida?
 ¿Ha sido discriminado cuando viajaba en avión o tren?
 ¿No ha recibido asistencia antes o durante el viaje?
Los aeropuertos, las compañías aéreas y ferroviarias tienen la obligación legal de ofrecerle asistencia y de informarle sobre sus derechos y dónde reclamar*

Más información en ec.europa.eu/passenger-rights
 o a través de Europa Direct 00 800 6 7 8 9 10 11**

COMISION EUROPEA

El Libro Blanco pone mucho énfasis sobre los derechos de los pasajeros



sistemas de facturación únicos y con información disponible puerta a puerta. El desafío es acceder, integrar y utilizar los datos, para ofrecer servicios de información personalizados para el viajero en tiempo real. Lo anterior resulta especialmente necesario al cruzar la frontera y en viajes multimodales.

Para ello se propone:

- Definir las medidas necesarias para integrar en mayor medida los distintos modos de transporte de pasajeros para ofrecer viajes multimodales puerta a puerta sin solución de continuidad.
- Crear las condiciones marco para fomentar el desarrollo y la utilización de sistemas inteligentes interoperables y multimodales de confección de horarios, información, sistemas de reservas en línea y expedición de billetes. Entre estas medidas podría figurar una propuesta legislativa para garantizar el acceso de los prestadores privados de servicios a información de viaje y de tráfico en tiempo real.

El Vicepresidente Kallas, durante el Consejo de transportes celebrado el 31 de marzo, aseguró: *"Con la tecnología actual, no existe ninguna razón para que los pasajeros no puedan acceder a la información de viajes multimodales e incluso comprar un único billete con un clic del ratón. Esto debería ser cuestión de minutos, aunque en el viaje se cambie del avión al tren o de la carretera al buque. A pesar de que la tecnología está ahí, necesitaremos que los Estados miembros trabajen con nosotros para conseguir avances"*.



La Comisión revisará las restricciones a la prestación del servicio de practicaje y establecerá un marco para la concesión de exenciones

Acceso del mercado a los servicios portuarios, protección portuaria, ayudas estatales a los puertos

Las tasas portuarias y costes relacionados: mayor transparencia.

La Comisión insiste en la necesidad de mejorar la transparencia de los diferentes conceptos que componen las tasas y tarifas portuarias, así como su correspondencia con los costes pertinentes. Continuará monitorizando la relación entre las tasas facturadas y los costes subyacentes y podrá considerar tomar medidas si las condiciones del mercado y los acontecimientos así lo requieren.

Protección de la carga en los puertos

La UE no se plantea el escaneado del 100% de los contenedores de exportación. Aboga por cambiar el enfoque de la política hacia el desarrollo de un paquete de medidas para hacer frente a la gran diversidad de riesgos de protección y abordar la seguridad de la cadena de suministro no sólo desde una perspectiva nacional, sino también como un desafío complejo y global.

Sin embargo, este paquete alternativo se basará en el principio de que todas las importaciones y exportaciones deberán someterse a procesos de gestión de riesgo de varios niveles, integrales y eficaces, aplicando a partidas específicas diferentes métodos y tecnologías acordes con los riesgos asociados, de modo que ninguna partida quede sin evaluar.

Como parte integrante de la política de gestión de riesgos, la intención es intensificar la cooperación internacional para maximizar la eficacia y la eficiencia de las medidas previstas. La Comisión favorecerá, en particular, una cooperación constructiva con los EEUU.

Ayudas de Estado y financiación de los puertos

La naturaleza de las ayudas de Estado admisibles para la financiación pública de infraestructuras básicas y de la rentabilidad asociada a actividades comerciales financiadas puede estar poco clara, por lo que la Comisión se propone aclarar y promover un tratamiento uniforme de la financiación pública de las infraestructuras de transporte. Entre la lista de iniciativas que figuran en el Anexo I se incluye: *"Emitir directrices que aclaren las posibilidades de financiación pública de los diversos modos de transporte y, llegado el caso, de las infraestructuras"*.

La aclaración del marco jurídico, sin embargo, no excluye la necesidad de aplicar un análisis integral y uniforme a la relación coste/beneficio de los diferentes proyectos de infraestructuras, con el objetivo de identificar prioridades de financiación.

Se tiene también previsto, entre otras cosas, introducir un modelo único de presentación de informes y de

principios contables. Otro objetivo es mejorar la transparencia, mediante una modificación de la Directiva sobre requisitos de transparencia, lo que debería ayudar a aclarar el destino de los fondos públicos destinados a actividades portuarias, para evitar cualquier distorsión de la competencia.

La Dirección General de Competencia (DG COM) está a punto de iniciar un estudio sobre la financiación de los puertos y también el Parlamento Europeo ha encargado un informe sobre ayudas estatales a los puertos.

Acceso del mercado a los servicios portuarios

La Comisión revisará las restricciones existentes a la prestación de servicios portuarios y evaluará la necesidad de nuevas propuestas legislativas.

El espacio europeo de transporte marítimo sin barreras / Transporte marítimo de corta distancia

"Cinturón azul" "carriles azules"

El documento hace referencia a las modificaciones introducidas en 2010, tanto en el código aduanero comunitario como en la Directiva sobre formalidades informativas (Directiva 2010/65/UE), que se espera reduzcan la carga administrativa a determinadas empresas, contribuyendo a la creación de un "cinturón azul" marítimo, es decir, un área de mar alrededor del continente europeo en la que los procedimientos administrativos y las formalidades informativas para los buques que presten servicio entre puertos comunitarios se simplificarán por medio de instalaciones o vías de comunicación específicas ("carriles azules").

Un marco para la concesión de exenciones de practicaje

La Comisión anuncia que revisará las restricciones a la prestación del servicio de practicaje y establecerá un marco para la concesión de certificados de exención en puertos comunitarios. Este proceso ha comenzado ya a principios de este año 2011, con una primera consulta a los Estados miembros y se han iniciado estudios sobre el trabajo portuario y sobre exenciones de practicaje.

Reducción de los costes administrativos: e-maritime

Esta iniciativa promoverá la interoperabilidad entre los sistemas de todos los involucrados en el transporte marítimo, incluidos los cargadores, operadores logísticos y autoridades portuarias y de aguas interiores. La Comisión pretende promover un transporte marítimo inteligente y sin papeles, como parte del objetivo de establecer un verdadero "cinturón azul" sin barreras.

El programa Marco Polo

La Comisión tiene la intención de seguir revisando este programa y vincularlo a la red básica de transportes: *"Se introducirán políticas y medidas dentro de estos corredores destinadas a definir unos servicios de transporte de mercancías multimodales e innovadores. El Reglamento 923/2009 revisa las normas que rigen el programa Marco Polo para hacerlo más eficaz, pero es necesaria una nueva revisión para apoyar la multimodalidad, en particular en los corredores de la red básica de transportes"*.

Infraestructuras portuarias y conexiones con el hinterland

Un nuevo marco de financiación de las infraestructuras de transporte

"En los próximos años y décadas existirá una dificultad creciente para conseguir fondos para invertir en infraestructura de transporte."
"El déficit de financiación deberá compensarse a través del esfuerzo combinado de los gobiernos, la UE, las instituciones financieras y nuevos modelos de mercado de capitales y de facturación, como poner precio a la congestión."

La Comisión pretende avanzar hacia la aplicación plena de los principios de "el usuario paga" y "quien contamina paga" y del compromiso del sector privado para eliminar distorsiones (incluidas subvenciones perjudiciales) generar ingresos y asegurar la financiación de futuras inversiones en transportes.

El documento también señala que las ayudas europeas disponibles para las redes transeuropeas de transporte (TEN-T) son relativamente bajas (máximo del 50% para



Se pretende promover un transporte marítimo inteligente y sin papeles: crear un verdadero "cinturón azul" sin barreras

estudios, del 30% para los tramos transfronterizos de proyectos prioritarios, del 20% para otras partes de proyectos prioritarios y del 10% para proyectos no prioritarios). La situación es diferente para los fondos estructurales (FEDER y el fondo de cohesión), que proporcionan mayores cantidades y tasas más altas de cofinanciación (85% para el objetivo de convergencia y 50% para el objetivo de competitividad). Entre 2007 y 2013 la contribución de la UE asciende al 13% mientras que la contribución del Banco Europeo de Inversiones (BEI) a un 16%. En otras palabras, la infraestructura está financiada principalmente por los Estados miembros.

"Muchos proyectos de las TEN-T se están encontrando con problemas de planificación y restricciones presupuestarias. El nivel de financiación de la UE está demostrando ser demasiado escaso"

La Comisión propone, por tanto, desarrollar un programa marco de financiación de las infraestructuras que permita acometer la realización de la red básica de las TEN-T, así como otros proyectos. Este programa marco abarcaría las estrategias de inversión de los programas de las TEN-T y de los fondos estructurales y de cohesión, y tendría en cuenta los ingresos de las actividades de transporte, permitiendo a la Agencia Ejecutiva de la Red Transeuropea de Transporte y otros

(BEI y otras instituciones financieras internacionales, por ejemplo) ayudar a los Estados miembros a desarrollar una cartera de proyectos adecuados.

Finalmente la Comisión pretende crear un marco para la asignación de los ingresos de los transportes al desarrollo de un sistema de transporte integrado y eficiente.

Asociaciones Público-Privadas (APP)

La Comisión tiene la intención de establecer un marco propicio para el desarrollo de APP:

- Instituyendo un análisis formal de los proyectos TEN-T para identificar aquellos con potencial APP;
- Creando un proceso normalizado y previsible de contratación pública para ese tipo de asociaciones en futuros proyectos TEN-T;
- Revisando en consecuencia los reglamentos relativos a las TEN-T para dar acomodo al proceso de contratación pública y a los mecanismos de pago de las asociaciones público-privadas.

En el contexto del marco de cooperación establecido entre los servicios de la Comisión y el centro europeo de asesoramiento sobre las asociaciones público-privadas (EPEC), alentar a los Estados miembros a recurrir en mayor medida a las APP, aun reconociendo que no todos los proyectos son adecuados para ese mecanismo, y prestar a los Estados miembros el asesoramiento especializado que necesiten.



Participar en el diseño de nuevos instrumentos financieros para el sector del transporte, en especial la iniciativa de la UE a favor de la emisión de obligaciones para la financiación de los proyectos.

Mejorar las conexiones con el interior de los puertos para el Transporte Marítimo de Corta Distancia y las autopistas del mar

El documento afirma que se necesitan “más puntos y más eficientes” de entrada en los mercados europeos, “que eviten el tráfico que atraviesa Europa sin necesidad”.

La enorme longitud de las costas europeas ofrece oportunidades para un mayor uso del transporte marítimo de corta distancia (en particular en dirección E-O y O-NE). De acuerdo con el Libro Blanco, los puertos no deberían convertirse en los cuellos de botella de las cadenas globales de suministro. Para satisfacer las necesidades del usuario, resulta esencial una continua mejora de la eficiencia y la capacidad de las infraestructuras de los puertos, junto con nuevos avances en sus conexiones con el interior. También se necesitarán infraestructuras adecuadas para fomentar el uso de combustibles ecológicos y el suministro de energía a los buques desde tierra durante su estancia en puerto.

Según el Libro Blanco, la política europea sobre infraestructura portuaria debería prestar especial atención a garantizar, a lo largo de toda la costa de la UE, la disponibilidad de puertos bien conectados con el sistema de transporte en tierra. Para que este enfoque permita



Resulta esencial una continua mejora de la eficiencia y la capacidad de las infraestructuras de los puertos

con el tiempo una distribución más equilibrada de los flujos de entrada y salida, los puertos también tendrían que mejorar aún más la disponibilidad, calidad y fiabilidad de sus servicios.

Redes transeuropeas de transporte (TEN-T)

El Libro Blanco recoge la nueva planificación metodológica de la red TEN-T que la divide en dos niveles:

- Una **red básica** que absorberá grandes volúmenes de tráfico, a través de corredores multimodales que vinculen los nodos de transporte más importantes, con alta eficiencia y bajas emisiones, gracias a la consolidación de grandes flujos, el uso extendido de los modos más eficientes en combinaciones multimodales y la amplia aplicación de tecnologías avanzadas y combustibles con bajo contenido de carbono (en esencia la columna vertebral del sistema de transportes de la UE). Garantizará conexiones multimodales eficientes entre las capitales de la UE y otras ciudades importantes, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos terrestres clave, así como con otros centros económicos, centrándose en completar los enlaces que faltan,

en especial tramos transfronterizos, cuellos de botella y enlaces alternativos, haciendo una amplia utilización de la infraestructura existente y mejorándola y ampliándola cuando sea necesario. La red básica debe ser el resultado de una planificación con un verdadero enfoque europeo y prever una identificación coherente y transparente de los proyectos de interés común que contribuyan a su configuración.

- Una **red subsidiaria**, mucho más amplia que la anterior, que la complementará, y que sería, esencialmente, el resultado de una actualización y ajuste de la actual TEN-T y directamente reflejaría las infraestructuras más importantes existentes y previstas en los Estados miembros.

El Libro Blanco planea tener, para 2030, la “red básica” multimodal que cubra toda la UE plenamente operativa, con una red de alta calidad y capacidad (y el conjunto de servicios de información correspondiente) para 2050.

En concreto, se quiere garantizar que, **en 2050, todos los principales puertos marítimos estén suficientemente conectados con el sistema ferroviario de transporte de mercancías⁽²⁾** y, cuando sea posible, con el sistema de navegación interior.

Finalmente, la Comisión quiere poner en marcha conexiones adecuadas con los países vecinos.

Todos estos elementos serán parte de las próximas directrices de las TEN-T, que se publicarán, muy probablemente, a lo largo de 2011.

Régimen de responsabilidad

Creación de un documento de transporte único

Actualmente, según la Comisión, diferentes modos de transporte utilizan documentos de transporte también distintos (CMR -contrato de transportes de mercancías por carretera-, conocimiento de embarque, etc.), una

⁽²⁾ El sector considera este objetivo a demasiado largo plazo, especialmente si se habla sólo de los principales puertos



situación que crea gastos administrativos para el transporte multimodal y lo pone en una posición desfavorable. A fin de promover el transporte multimodal es esencial crear un documento único para el transporte de mercancías en cualquier modo. Este documento de transporte único tendrá formato electrónico.

Dado que los documentos de transporte son, en gran medida, un reflejo del régimen jurídico aplicable al contrato de transporte de las mercancías, estas dos acciones se tratarán conjuntamente. De acuerdo con el Libro Blanco, al crear un documento de transporte único, debe definirse el régimen de responsabilidad subyacente.

También se afirma que las actuales debilidades y deficiencias de los regímenes de responsabilidad están tanto "en" los sectores como "entre" los sectores. Las normas sobre responsabilidad, por lo general, se han desarrollado a lo largo de líneas modales, y esto crea costes de fricción en los puntos de encuentro entre dos o más modos de transporte, al entrar en contacto un sistema de responsabilidad modal con otro.

Finalmente, se hace referencia a las Reglas de Rotterdam y se reconoce que cualquier propuesta multimodal integral de la Comisión tendrá que tenerlas en cuenta.

Asuntos sociales

Una agenda social para el transporte marítimo

La Comisión presentará un conjunto de propuestas dentro de una "agenda social para el transporte marítimo" encaminadas a reforzar el atractivo de las profesiones marítima en la UE, promover el empleo de marinos europeos con el objetivo de preservar los conocimientos del sector en Europa y aumentar la seguridad marítima.

El objetivo es aplicar las medidas de actuación que se determinen en la Agenda Social Marítima una vez se definan, por parte de la Comisión, los objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018.

También se pretende asegurar y reforzar el cumplimiento del Convenio sobre el trabajo marítimo de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en lo que respecta a los Estados de abanderamiento, Estados rectores de puertos y Estados suministradores de mano de obra. Más aún, la Comisión defiende la inclusión de todos o parte de los tripulantes que actualmente quedan excluidos, en el marco de varias Directivas comunitarias de derecho laboral o concederles un nivel equivalente de protección por otros medios.

También se propone la actualización de la Directiva de formación de la gente de mar (2008/106/EC) de acuerdo con la reciente revisión del Convenio de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre formación y titulación de la gente de mar (Convenio STCW) y establecer un marco para el reconocimiento mutuo de la formación de los trabajadores de los puertos en los distintos sectores de la actividad portuaria.

Evaluación de la estrategia de la UE en materia de empleo y condiciones laborales en los distintos modos de transporte

La intención de la Comisión es llevar a cabo una evaluación de los procesos de diálogo social que tienen lugar en los distintos segmentos del sector del transporte con el fin de mejorarlo y facilitar su eficacia. Otro objetivo es asegurar la participación de los trabajadores, en particular a través de los comités de empresa europeos, en las empresas transnacionales del sector.

Por último, se propone mejorar la calidad del trabajo en todos los modos de transporte en lo que se refiere, en particular, a la formación, la titulación, las condiciones laborales y el desarrollo de la carrera, con vistas a la creación de empleo de calidad, el desarrollo de las cualificaciones necesarias y el refuerzo de la competitividad de los operadores de transporte de la UE.

La opción preferida de la UE para abordar los costes del cambio climático es conseguir un acuerdo internacional de la OMI, que evite la introducción de distorsiones en la competencia

Asuntos medioambientales

Externalidades

El Libro Blanco distingue dos tipos de factores externos que normalmente se abordan mediante instrumentos diferentes:

- Un factor de **ámbito global**, las emisiones de gases de efecto invernadero, que están relacionadas con el uso de combustibles fósiles y que puede abordarse a través de instrumentos legales como impuestos al combustible o sistemas comercio de emisiones;
- Las **externalidades locales**: contaminación, ruido, congestión, accidentes, que pueden abordarse con tasas diferenciadas según el lugar, el momento y las características del vehículo.

Emisiones de gases de efecto invernadero

Actualmente, en el transporte marítimo, los costes del cambio climático no están internalizados. La opción preferida de la UE es conseguir un acuerdo internacional de la OMI sobre un instrumento de mercado, tal como un impuesto sobre el combustible o un sistema de comercio de emisiones, que evite la introducción de distorsiones en la competencia internacional. **La Comisión pretende reducir las emisiones de los combustibles marítimos en un 40% para 2050 respecto a los niveles de 2005.**

SO_x, NO_x, ruidos, desechos generados por buques y otras formas de contaminación

Aparte de las emisiones de gases de efecto invernadero, las externalidades del transporte marítimo incluyen emisiones de óxidos de azufre y nitrógeno (SO_x, NO_x), ruidos (en el mar y en tierra) y contaminación (por hidrocarburos, basuras y aguas residuales, mediante la introducción de especies invasoras/extranjeras a través del agua de lastre...)

Se reconoce que la financiación de las infraestructuras del transporte marítimo difiere ampliamente entre los Estados miembros en función del sistema portuario local. Mientras en unos casos los costes de operación y las inversiones se recuperan a través de tarifas o tasas portuarias, concesiones y otros ingresos, en otros, la construcción de nuevas infraestructuras de uso general y/o el dragado se sufraga directamente por el Estado.



La Comisión tiene previsto internalizar los costes de la contaminación local y del ruido en los puertos entre 2016 y 2020. Las tarifas/tasas portuarias pueden utilizarse como un instrumento político para fomentar el uso de buques menos contaminantes, como está ya previsto en la Directiva 2000/59/CE, que permite bonificar la tarifa por recepción de desechos si el buque puede demostrar que genera cantidades reducidas de los mismos. La Comisión está a favor de un enfoque sostenible, que podría ser ajustado para permitir la identificación clara de la naturaleza y el alcance de los costes externos internalizados.

En cuanto a la contaminación acústica y atmosférica, la Comisión aprobó en 2006 una recomendación para promover la toma de electricidad de tierra de los buques en puerto. Al mismo tiempo que se promueve la utilización de combustibles más limpios, también es importante seguir avanzando hacia el objetivo de *"buques con cero emisiones/cero residuos"*, que se incluye en la estrategia de transporte marítimo de la UE para 2018.

Sobre las zonas de control de emisiones (ECAs), la Comisión *"... defenderá la inclusión de otras áreas sensibles, como el Mediterráneo o el Mar Negro, en la lista de entornos protegidos"*.

La Comisión quiere promover la eliminación de las exenciones a las conferencias marítimas también fuera de la UE.



Relaciones internacionales

Pertenencia a la OMI

Se propone la pertenencia de la UE como miembro de pleno derecho de la OMI: *"Se debe garantizar una coordinación más eficaz entre los Estados miembros. En este sentido, se explorarán nuevas oportunidades de representación de la UE en foros internacionales, según lo previsto en el Tratado de Lisboa"*.

Cooperación internacional

El Libro Blanco destaca la necesidad de una mayor cooperación de la UE con los principales países del mundo, que refleje la naturaleza global del transporte marítimo.

Entre los objetivos también se incluye la extensión de las normas del mercado interior mediante el trabajo en organismos internacionales y promover en todo el mundo las normas europeas de seguridad, protección, privacidad y medioambientales.

También se menciona la necesidad de cooperar con los socios mediterráneos en la aplicación de una estrategia marítima con el objetivo de mejorar la seguridad, protección y vigilancia de esta área.

Exenciones a las conferencias marítimas fuera de la UE

La Comisión deja clara su intención de promover **la eliminación de las**

exenciones a las conferencias marítimas también fuera de la UE.

Sistemas de información mediante TICs

Se propone aumentar la eficiencia del transporte y del uso de las infraestructuras a través de sistemas de gestión del transporte tales como, entre otros, ITS, SaFeSeaNet y LRIT.

Desarrollo del "e-freight"

Los operadores económicos deberán proporcionar información una sola vez y en forma electrónica (ventanilla única) y controlar las mercancías y vehículos una única vez y en el mismo lugar (ventanilla administrativa única). Este desarrollo requerirá la conexión de las redes de intercambio de información entre las distintas administraciones y facilitar el acceso del operador a esta información.

La Comisión quiere configurar un flujo de información electrónico sin papeles que asocie el flujo físico de mercancías con un "sendero" sin papeles, construido mediante TICs. Incluye la posibilidad de seguir y localizar la carga a lo largo de su viaje a través de los diferentes modos de transporte y, en consonancia con las normas comunitarias sobre competencia, automatizar el intercambio de datos relacionados con el contenido para fines regulatorios o comerciales. Según el Libro Blanco, esto será más práctico y asequible gracias a las nuevas tecnologías que están emergiendo, como la identificación por radiofrecuencia (RFID) y el uso de sistemas de navegación global por satélite como Galileo.

Obligaciones de servicio público

La Comisión propondrá una iniciativa para la introducción de sistemas de licitación competitivos para los contratos de servicio público, con el objetivo de garantizar la prestación eficiente de servicios de alta calidad. ■