



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 21.11.2011
COM(2011) 782 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE
LAS REGIONES**

Fomento de una estrategia marítima para la zona del Océano Atlántico

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

Fomento de una estrategia marítima para la zona del Océano Atlántico

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El Océano Atlántico, que representa el límite de la UE al oeste, es el segundo mayor océano de la Tierra. Esta Comunicación responde a una petición del Consejo de la Unión Europea¹ (UE) y del Parlamento Europeo². Propone un planteamiento coherente y equilibrado que se ajusta a la Estrategia Europa 2020³ y a sus iniciativas emblemáticas, que fomenta la cohesión territorial y que tiene en cuenta su dimensión internacional.

Si bien el planteamiento propuesto se centrará sobre todo en ayudar a las comunidades que viven y trabajan en la costa atlántica a afrontar las nuevas realidades económicas, también reconoce que la UE comparte la responsabilidad de gestionar los océanos del mundo. En términos generales, la estrategia abarcará las costas, las aguas territoriales y jurisdiccionales de los cinco Estados miembros de la UE con litoral atlántico⁴ (Francia, Irlanda, Portugal, España y el Reino Unido⁵), así como las aguas internacionales que se extienden al oeste hasta las Américas, al este hasta África y el Océano Índico, al sur hasta el Océano Antártico y al norte hasta el Océano Ártico⁶. Además de las medidas referidas a los cinco Estados miembros de la UE, tanto a escala nacional como local, también se persigue un compromiso con otros países de la UE que usan este espacio y con los socios internacionales cuyas aguas son limítrofes. Hay que considerar las repercusiones de la adhesión de Islandia a la UE.

Todas las medidas propuestas se van a financiar en el marco de los programas vigentes y no supondrán una carga adicional para el presupuesto de la UE.

¹ Conclusiones de Consejo sobre política marítima integrada, de 14.6.2010.

² Resolución del Parlamento Europeo sobre la Estrategia europea para la región atlántica, de 9.3.2011 (ref. B7-0165/2011).

³ COM (2010) 2020 final.

⁴ No se tienen en cuenta en este caso los retos diversos a que se enfrentan las costas y aguas del Mar del Norte. Todavía no se ha tomado ninguna decisión sobre si habrá o no una estrategia separada para el Mar del Norte.

⁵ Incluidas las regiones ultraperiféricas de las Azores, Canarias, Guayana Francesa, Guadalupe, Madeira, Martinica, San Bartolomé y San Martín.

⁶ Se ha elaborado un planteamiento de la UE distinto para el Ártico. Véase COM(2008) 763.

2. RETOS Y OPORTUNIDADES

Los retos y oportunidades que se presentan al Océano Atlántico se pueden agrupar en torno a cinco temas, aunque no forman una serie inconexa. Las medidas de un tema también pueden contribuir a que se alcancen los objetivos de otro. Todos tenderán al objetivo prioritario de fomentar el crecimiento y el empleo sostenibles.

2.1. Aplicación del planteamiento ecosistémico

La gestión de las actividades humanas en el Atlántico debe traducirse en un ecosistema saludable y productivo. Se reconoce que este planteamiento se aplica mejor gestionando juntas todas las actividades que inciden en el mar. El planteamiento ecosistémico constituye la base de la gestión del mar tanto en la Política Pesquera Común como en la Directiva Marco sobre la estrategia marina⁷. Ambos instrumentos incluyen referencias a una mayor coherencia⁸. Sin embargo, los procesos ejecutivos dirigidos a garantizar una pesca sostenible y a conseguir un buen estado medioambiental siguen separados en gran parte y exigirán un esfuerzo adicional en lo relativo al Océano Atlántico.

Por consiguiente, la estrategia para el Atlántico debe centrarse en el fomento de lo siguiente:

- La pesca ocupa un lugar central en las economías a ambas orillas del Atlántico. Todavía aporta en torno a un tercio⁹ en volumen de los desembarques de la flota pesquera de la UE. Una cuarta parte de las importaciones de pescado de la UE en valor procede de Noruega e Islandia. La reforma propuesta de la Política Pesquera Común (PPC)¹⁰ aboga por la gestión de las poblaciones de manera que se consiga el rendimiento máximo sostenible preservando los bienes y servicios de los recursos acuáticos vivos para la generación actual y para las venideras. Se han registrado muchos avances. Por ejemplo, de conformidad con las resoluciones 61/105 y 64/72 de las Naciones Unidas, las organizaciones regionales de ordenación pesquera del Atlántico septentrional, la Comisión de Pesquerías del Atlántico del Nordeste y la Organización de Pesquerías del Atlántico Norte han cerrado caladeros a la pesca de arrastre de fondo no solo para garantizar la sostenibilidad a largo plazo de las poblaciones de peces de aguas profundas, sino también para conservar los ecosistemas marinos vulnerables, incluidas las esponjas y el coral. Sin embargo, debemos ir más lejos. La gestión de especies por separado debe dejar paso a planes multiespecíficos que tengan en cuenta el ecosistema en general. Los Estados miembros atlánticos deben aprovechar las oportunidades de regionalización brindadas por la reforma de la Política Pesquera Común para adoptar medidas técnicas para el Atlántico. La Comisión tiene previsto proponer el marco apropiado tan pronto como se promulgue la reforma de la PPC.

⁷ Véase especialmente DO L 164, de 25.6.2008, p. 19, artículo 1, apartado 3: «Las estrategias marinas aplicarán un enfoque ecosistémico respecto de la gestión de las actividades humanas».

⁸ Por ejemplo, véanse los considerandos 30 y 40 de la Directiva marco sobre la estrategia marina y el considerado 8 y el artículo 2, apartado 4, de la propuesta de Reglamento sobre la PPC.

⁹ Excluido el Mar del Norte.

¹⁰ COM(2011) 417 (Reforma de la Política Pesquera Común).

- La acuicultura puede satisfacer la demanda de la UE de productos pesqueros saludables y sostenibles por encima de lo que pueden aportar las pesquerías de captura. Las limpias aguas costeras del Atlántico, sometidas a fuertes mareas, brindan la oportunidad de satisfacer esta demanda, manteniendo la competitividad en el mercado mundial y respetando el medio ambiente. Sin embargo, la falta de espacio en el litoral atlántico limita actualmente su expansión. Mientras continúa la investigación, las nuevas tecnologías y una ingeniería innovadora permitirán al sector a trasladarse mar adentro; compartir el espacio con otra infraestructura como las turbinas eólicas constituye una oportunidad que debe considerarse al acometerse cualquier procedimiento de autorización. Por lo tanto, la estrategia debe fomentar la ordenación del espacio como un instrumento de aplicación del planteamiento ecosistémico en el Océano Atlántico. Tal proceso debe reforzar la coherencia, la conectividad y la resistencia de las zonas marinas protegidas en el Atlántico de acuerdo con el plan de acción de la UE en materia de biodiversidad.

Los instrumentos de la UE en materia de política marítima integrada y de cooperación territorial ya apoyan proyectos piloto de ordenación del espacio y gestión de zonas costeras en el Atlántico. La Comisión Europea está estudiando actualmente opciones de cara a un planteamiento más estructurado en relación con los mecanismos que permitan a los Estados miembros atlánticos y a las partes interesadas aplicar el planteamiento ecosistémico.

- Por último, la circulación oceánica atlántica impulsa cambios en los ecosistemas europeos, tanto terrestres como marinos. Nunca se podrá conseguir prever los cambios futuros del clima europeo ni adaptarse a los mismos sin entender mejor el Atlántico, lo que exige sistemas de observación sostenibles, desde el espacio y en el mar, de las principales variables marinas. Los socios europeos y norteamericanos contribuyen al programa Argo, por el que se ha desplegado ya una serie de 900 boyas que controlan permanentemente la temperatura y la salinidad de las aguas superiores del Océano Atlántico. La Comisión tiene previsto examinar las posibilidades de apoyo de este sistema de observación oceánica y preparar en colaboración con sus socios su ampliación a profundidades mayores y parámetros tanto biogeoquímicos como físicos.

2.2. Reducción de la huella de carbono de Europa

Como la mitigación del cambio climático forma parte integrante de todas las políticas de la UE, la estrategia debe centrarse en los elementos siguientes:

- En el Atlántico soplan unos vientos más fuertes que en otros mares que bañan las costas europeas, lo que no solo ofrece energía limpia, sino que también puede contribuir a reducir la dependencia de fuentes lejanas de combustibles fósiles. Las turbinas eólicas se contemplan en el plan energético estratégico de la UE y ya se están trasladando mar adentro¹¹ para aprovechar los vientos más fuertes y el menor impacto paisajístico. La expansión de los parques eólicos marítimos en el Atlántico brindará oportunidades industriales fundamentales

¹¹ COM(2008) 768, de 13.11.2008.

para los puertos que les presten servicios. Para 2020, alrededor del 20 % de la capacidad eólica instalada en el mar podría ubicarse en el Atlántico.

- El potencial de las fuertes olas y mareas del Atlántico también tiene que explotarse. El carácter predecible de la energía de las mareas puede complementar la energía fluctuante del viento. Las islas pueden recibir una alta proporción de su energía del mar. No obstante, un despliegue fructífero de fuentes de energía renovables en el mar solo se producirá si se garantizan redes que conecten los principales centros de producción con los de consumo. Diez países europeos acordaron en diciembre de 2010 crear una red eléctrica marítima en el Mar del Norte adyacente. En sus nuevas directrices sobre la ejecución de las infraestructuras energéticas, la Comisión propondrá que el Mar de Irlanda forme parte, junto con el Mar del Norte y el Báltico, de una red marítima de los mares septentrionales, que se considerará una infraestructura energética prioritaria. Así se agilizará el procedimiento de concesión de autorizaciones.

La Comisión tiene previsto ejecutar la petición del Consejo¹² de estudiar las sinergias entre la política energética europea y la política marítima integrada al efecto de fomentar una mayor generación de energía en el mar, sobre todo de fuentes tales como las olas, las mareas, las corrientes y los gradientes geotérmicos, inclusive en el Atlántico.

- Los cambios en el transporte marítimo también contribuirán a reducir la huella de carbono en el Atlántico.

Se han entablado negociaciones bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) para disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional. La adopción del Índice de Eficiencia Energética de Diseño reducirá las emisiones de los buques construidos después de 2013. Además de fomentar unos buques más eficientes en su consumo de combustible, los objetivos en materia de emisiones pueden influir en el encaminamiento del transporte marítimo atlántico. La estrategia atlántica debe reflejar la manera en que el transporte marítimo atlántico funcionará en condiciones de mayor volumen de transporte marítimo y de menores emisiones de dióxido de carbono.

La transferencia del transporte de mercancías de la carretera al mar también hará disminuir las emisiones. En consonancia con el reciente Libro Blanco de la UE sobre el transporte, están adoptándose medidas dirigidas a integrar el transporte marítimo y fluvial en la red de transportes europea. El Atlántico no alberga ninguno de los megapuertos europeos, sino más bien una serie de puertos importantes de menor tamaño. Los proyectos de autopistas del mar de la UE ya contribuyen a ello mediante las rutas existentes entre Bilbao y Zeebrugge, así como Sines y La Spezia, y una nueva ruta entre Gijón y Saint-Nazaire se va a modernizar pronto en pro de una mayor frecuencia. Se ha planeado una ruta entre Nantes-Saint-Nazaire y Vigo, que se ampliará posteriormente a Le Havre y Algeciras. En 2014 se pondrá en marcha una línea

¹² Consejo de Asuntos Generales de 16 de noviembre de 2009.

entre Brest y Leixões. Las autoridades regionales atlánticas están estudiando nuevas creaciones de corredores de transporte multimodales, dentro de la red europea de transportes (RTE-T). Otras medidas de la UE para aumentar la eficiencia del transporte marítimo de corta distancia en el Atlántico incluyen la ejecución del «espacio europeo de transporte marítimo sin barreras»¹³ y del proyecto piloto «cinturón azul» para reducir cargas administrativas tales como los trámites aduaneros para el tráfico de mercancías dentro de la UE. La Comisión evaluará los progresos registrados para 2012. Un diálogo en materia de transporte marítimo con la administración marítima de los Estados Unidos se ha traducido en un memorando de cooperación sobre el transporte marítimo de corta distancia firmado en 2011. Las conclusiones de la reflexión de las autoridades regionales, el informe de situación de la Comisión y las lecciones sacadas de la cooperación con otras autoridades marítimas contribuirán a los esfuerzos de la estrategia atlántica por aumentar el volumen del transporte marítimo de corta distancia.

2.3. Explotación sostenible de los recursos naturales del fondo oceánico atlántico

Esta estrategia debe perseguir centrarse en los aspectos siguientes a fin de fomentar la explotación sostenible de los recursos naturales del fondo oceánico atlántico:

- La reciente Comunicación de la Comisión titulada «Abordar los retos de los mercados de productos básicos y de las materias primas»¹⁴ hace hincapié en la necesidad de aumentar las inversiones en los activos naturales europeos, garantizando una extracción segura de los minerales que respete el medio ambiente y la mano de obra. En 2010, la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos adoptó normas sobre la prospección y búsqueda de nódulos polimetálicos¹⁵ y, en julio de 2011, expidió una licencia para hacer prospecciones en una zona situada en la parte septentrional de la dorsal mesoatlántica. Los esfuerzos de los contratistas actuales de la Autoridad se centran en primer lugar en estudios medioambientales y geológicos a largo plazo, financiados mediante fondos públicos en lugar de una prospección de índole comercial. La Asociación europea en materias primas, planeada por la Comisión como parte de la medida emblemática Unión por la Innovación de la Estrategia Europa 2020¹⁶, incluirá el fomento de la investigación e innovación en pro de un acceso sostenible a las materias primas marinas.
- Los institutos de investigación marina de ambas orillas del Atlántico están en buenas condiciones para profundizar en el conocimiento de lo que la rica biodiversidad oceánica puede ofrecer en materia de alimentos, combustibles y productos farmacéuticos, preservando sus funciones ecosistémicas. Su cooperación es creciente. Los cinco Estados atlánticos de la UE y otros Estados miembros de la Unión, así como Noruega e Islandia, ya cooperan dentro del Séptimo Programa Marco¹⁷ y la acción de coordinación SEAS-era¹⁸ y están

¹³ COM(2009) 10, de enero de 2009.

¹⁴ COM(2011) 25, de febrero de 2011.

¹⁵ ISBA/6/A/18, anexo.

¹⁶ COM(2010) 546 final.

¹⁷ Principal instrumento de la UE para financiar la investigación y el desarrollo de tecnología.

elaborando ahora la nueva iniciativa de programación conjunta «Mares y océanos sanos y productivos»¹⁹ para repartir el trabajo entre los programas nacionales de investigación marina. Aunque ha resultado difícil crear asociaciones transatlánticas debido a la necesidad de ajustar el calendario de las posibilidades de financiación, la Comisión intentará definir disposiciones que permitan a organizaciones de ambos lados del Atlántico contribuir a los proyectos conjuntos.

- El acceso a los datos generados por los institutos de investigación y otras autoridades públicas no siempre ha sido fácil en el pasado. La iniciativa de conocimiento del medio marino 2020 de la UE²⁰ apoyará a las empresas y a las autoridades responsables de la conservación proporcionándoles un único punto de acceso a los datos marinos armonizados sobre las cuencas oceánicas, reduciendo así el coste de reunir la información necesaria para proyectar, construir y explotar infraestructura costera o marítima. Difundir el patrimonio de datos marinos no solo hará más competitivas a las empresas existentes, sino que estimulará la innovación al dar acceso a pequeñas empresas e investigadores antes excluidos. Se persigue que los esfuerzos de la UE contribuyan también a iniciativas de acceso libre mundial tales como GEBCO²¹ y OneGeology²². La estrategia debe reflexionar sobre las oportunidades que brindan estas novedades para la zona del Océano Atlántico.

2.4. Reacción ante amenazas y emergencias

La UE necesita estar preparada ante amenazas y emergencias en el Atlántico, ya se deriven de accidentes y desastres naturales, ya de actividades delictivas. Los siguientes aspectos son prioritarios para la zona del Océano Atlántico:

- La adopción de importantes medidas legislativas en materia de seguridad marítima, la última de las cuales es el tercer paquete de seguridad marítima de 2009²³, ha reducido el riesgo de accidentes navales. Los acuerdos de Bonn y Lisboa²⁴ han impulsado la coordinación de los Estados miembros en materia de preparación y respuesta ante desastres marítimos. El Memorando de Acuerdo de París se ha traducido en más de 24 000 inspecciones de buques cada año. Sin embargo, existe todavía la posibilidad de accidentes y la fachada atlántica sigue siendo vulnerable frente a incidentes naturales como las tormentas que afectaron a la Vendée en 2010. El clima cambiante y otras repercusiones de la

¹⁸ SEAS-era: Hacia unos programas y estrategia de investigación marina integradas (*Towards Integrated Marine Research Strategy and Programmes*) – <http://www.seas-era.eu>

¹⁹ <http://www.jpi-oceans.eu>

²⁰ Comunicación de la Comisión «Conocimiento del medio marino 2020: observación y recogida de datos sobre el medio marino con miras a un crecimiento inteligente y sostenible», COM(2010) 461, de 8.9.2010.

²¹ Carta General Batimétrica de los Océanos.

²² Se trata de una iniciativa internacional de peritajes geológicos del mundo puesta en marcha en 2007 para contribuir al Año Internacional de la Tierra.

²³ Reglamentos de 23 de abril de 2009 (DO L 131 de 28.5.2009) y Directivas posteriores relacionadas.

²⁴ El Acuerdo de Lisboa establece la aplicación del Centro de Acción Internacional de Respuesta ante Incidentes de Contaminación en el Atlántico Nororiental (*International Action Centre for Pollution Incidents Response in the North-East Atlantic*, CILPAN).

acción humana en el mar significan que comportamientos anteriores podrían no servir de guía para el futuro. Hay que esperarse siempre lo inesperado.

Las primeras horas de una crisis son cruciales y los sucesos con incidencia local precisan la ayuda de los vecinos. Tienen que existir mecanismos antes de que se produzcan tormentas, terremotos, tsunamis, accidentes nucleares, invasiones de especies exóticas o mareas negras. Las alertas tempranas exigen una vigilancia continua del mar, una transmisión rápida de información, la coordinación de los equipos de respuesta y el recurso al asesoramiento de expertos. La Comisión lidera el trabajo en materia de prevención y preparación, incluida una política de gestión de riesgos²⁵ que liga la evaluación de amenazas y riesgos al proceso de toma de decisiones y al fomento de la planificación de hipótesis en relación con desastres transfronterizos. En caso de emergencia grave, el mecanismo de protección civil de la UE facilita la coordinación y el transporte de asistencia de los Estados miembros y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM). Unas previsiones marítimas precisas basadas en el servicio central marino del programa Vigilancia Mundial del Medio Ambiente y la Seguridad pueden contribuir a ello. Ofrece pronósticos independientes para la plataforma noroccidental y la zona ibérica y del Golfo de Vizcaya. Las autoridades nacionales y regionales responsables de la protección del litoral atlántico y de la población ribereña deben estudiar proyectos que prueben la preparación en el marco del programa de cooperación territorial de la UE y comprometerse activamente con el mecanismo de protección civil de la Unión.

- El Atlántico es la ruta esencial europea para el comercio. La seguridad del abastecimiento de Europa debe estar absolutamente garantizada y debe cesar el tráfico de armas, personas y drogas. Las economías de la UE y los Estados Unidos representan en torno a la mitad del PIB mundial y casi un tercio de los flujos comerciales del planeta. En junio de 2011, ambos socios acordaron el reconocimiento mutuo de normas a fin de reducir los cuellos de botella reglamentarios que afectan al comercio, garantizando la seguridad de la ruta vital transatlántica. La estrategia en el caso de otras rutas marítimas cruciales se basa en la capacitación de los Estados costeros. Se está procediendo a una evaluación de necesidades para determinar qué medidas al amparo del instrumento de estabilidad pueden reducir la piratería, los robos a mano armada en el mar y la toma de rehenes en el golfo de Guinea.

SafeSeaNet, de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, ya contempla la integración de las declaraciones obligatorias de los buques y un portal para las señales de sus sistemas de identificación automática (SIA) captadas por estaciones costeras. Los buques pesqueros se siguen mediante el sistema de localización de buques y el sistema de identificación y seguimiento a larga distancia permite el seguimiento de todos los buques de pasajeros y de mercancías de más de 300 toneladas en un radio de mil millas náuticas a partir de las costas europeas. También se ha demostrado el seguimiento de buques a distancias aún mayores con otras tecnologías²⁶. No obstante, quienes combaten

²⁵ Evaluación de riesgos y directrices cartográficas para la gestión de catástrofes, SEC(2010)1626.

²⁶ Por ejemplo, usando satélites para captar las señales de los sistemas de identificación automática.

amenazas tales como el contrabando, la pesca o el tráfico ilegales, no disponen todavía de un panorama completo, porque no existen aún por completo sistemas de información compartida entre las distintas autoridades. Por lo tanto, las regiones atlánticas se beneficiarán de las medidas actuales de la UE para fomentar la creación del entorno común de intercambio de información (CISE), que conectará sistemas como el Sistema Europeo de Vigilancia de Fronteras (EUROSUR), para el intercambio de información sobre migración clandestina y la delincuencia transfronteriza, y el sistema SafeSeaNet. Compartir información no es un asunto puramente interno de la UE. Por ejemplo, en septiembre de 2011, los Estados Unidos y la Unión Europea acordaron compartir información sobre la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada. El objetivo principal de la estrategia atlántica debe ser maximizar los beneficios de compartir información.

2.5. Crecimiento socialmente integrador

Aunque existe una diversidad considerable en la costa atlántica, muchas comunidades necesitan hacer frente a un declive del empleo en la pesca y los astilleros, la tendencia del turismo de masas a preferir climas más soleados y la de las personas mayores de optar por la costa en su jubilación. El desafío consiste en garantizar la creación de puestos de trabajo con valor añadido en la costa y, al mismo tiempo, que quienes busquen empleo en la nueva economía tengan las cualificaciones correctas para ello.

- El reconocimiento recíproco general de la formación, incluida la próxima generación de científicos marinos²⁷, el reciclaje profesional y las cualificaciones en esta materia son necesarios para mantener el peritaje marítimo y recuperar el atractivo de las profesiones del mar. Hay que aprovechar mejor la experiencia de los profesionales marítimos jubilados y atraer a los jóvenes a las carreras marítimas. Debe proseguir el diálogo con los interlocutores sociales sobre las condiciones de trabajo de los pescadores y marineros. La Comisión ha acometido la tarea de evaluar la Directiva de 2005 sobre cualificaciones profesionales, lo que culminará en un Libro Verde, en 2011, y en una revisión de la Directiva, en 2012. La estrategia debe perseguir la inclusión de la contribución de las industrias marítimas atlánticas a esos esfuerzos.

La agrupación regional de las industrias marítimas y los centros de enseñanza puede garantizar una mano de obra cualificada y fomentar la movilidad laboral dentro de los sectores. Por ejemplo, la industria marítima de Brest aprovecha la cercanía de instituciones que ofrecen enseñanza e investigación sobre el mar. Por su parte, la iniciativa SmartOcean del Instituto Marino Irlandés reúne a pequeñas empresas y empresas multinacionales de tecnología de la información de cara a la creación de productos de alto valor añadido para la industria marítima. La llegada de nuevas tecnologías de comunicaciones supone que una masa crítica de industrias e investigadores situados en lugares

²⁷ Taller del Día Europeo del Mar de 2010 «Hacia un Foro de Jóvenes Científicos y Tecnólogos Marinos Europeos» (*Towards a European Young Marine Scientists and Technologist Forum*): www.eurocean.org/euymast/

geográficamente separados puede crear agrupaciones virtuales. La estrategia debe centrarse en estimular la creación de esas agrupaciones mediante proyectos de cooperación territorial.

- Un turismo perspicaz²⁸ puede contribuir a regenerar algunas zonas costeras atlánticas, pero necesita atraer una actividad a lo largo de todo el año, en lugar de solo en verano, para poder sostener empleos de calidad. La bruta belleza natural del Atlántico, su rica biodiversidad, la cocina tradicional con productos pesqueros y la cultura celta son activos listos para ser explotados. Las actividades náuticas son una fuente importante de ingresos y crean puestos de trabajo de alto valor añadido, pero la costa atlántica sufre un déficit grave de atracaderos, especialmente para grandes embarcaciones de recreo. El enorme crecimiento del sector de los cruceros no ha llegado todavía al Atlántico. La estrategia atlántica debe incorporar las oportunidades de desarrollo en este ámbito.

3. INSTRUMENTOS DE LA UE

Se encuentran en una fase temprana importantes instrumentos legislativos de la UE con una incidencia importante en el mar y que contemplan una autonomía local considerable. Además, se están elaborando instrumentos financieros para el período de programación de la UE 2014-2020. Las decisiones de programación tomadas ahora y en un futuro próximo surtirán efecto a lo largo de este período, por lo que es esencial que las partes interesadas en el Atlántico estén preparadas para recurrir a esos instrumentos para hacer frente a los retos reconocidos en el presente documento. Las principales herramientas son las siguientes:

- Un marco estratégico común en materia de financiación estructural que traduzca los objetivos de Europa 2020 en medidas clave y que se centre en ámbitos tales como la energía y el medio ambiente. Definirá las medidas clave necesarias en relación con los objetivos principales y las iniciativas emblemáticas. El marco estratégico común abarcará las medidas cubiertas hoy por el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo Social Europeo, el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca y el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y determinará las conexiones y los mecanismos de coordinación con otros instrumentos de la UE, tales como los programas de investigación, innovación, aprendizaje permanente y redes.
- Horizonte 2020: un marco estratégico común en materia de investigación, innovación y desarrollo tecnológico que mantendrá una estrecha conexión con los programas nacionales de investigación a fin de fomentar la excelencia, abordar los retos sociales e impulsar la competitividad. La investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación pueden dar lugar a posibilidades de empleo sostenible que compensen el declive relativo de las industrias marítimas tradicionales. El proyecto actual SEAS-ERA contribuiría con prioridades específicas para la cuenca atlántica que pueden aprovecharse en los programas de trabajo del nuevo marco.

²⁸ COM(2010) 352, de 30.6.2010.

- Una Política Pesquera Común reformada. La Comisión ha propuesto²⁹ una agenda con ambiciosos objetivos de regionalización y simplificación. Mientras que las decisiones fundamentales sobre los objetivos, metas, normas mínimas comunes, resultados y calendarios de resultados siguen tomándose a nivel de la UE, los Estados miembros gozarán de flexibilidad a la hora de decidir otras medidas de gestión de la pesca, bajo la supervisión de la Comisión y respetando plenamente el Derecho de la UE. Los Estados miembros atlánticos han acogido favorablemente esta recuperación de competencias y esperan que se traduzca en una gestión de las pesquerías capaz de reaccionar más rápida y eficazmente a unas circunstancias ecológicas o económicas cambiantes.
- La Directiva marco sobre la estrategia marina³⁰ establece un marco para alcanzar o mantener un buen estado medioambiental en el mar para el año 2020 a más tardar. El buen estado medioambiental es a escala de región marina³¹, por lo que resulta necesaria la cooperación entre Estados costeros a la hora de definir, controlar y evaluar el buen estado medioambiental.
- Iniciativas emblemáticas de política marítima sobre vigilancia marítima, conocimientos marítimos y ordenación del espacio marítimo. Estas fijarán las normas a escala de la UE, pero también incluirán medidas específicas para el Atlántico. Por ejemplo, el proceso de mejora de los conocimientos marinos incluye distintos «puntos de control» al efecto de determinar las lagunas, duplicaciones y prioridades en los programas de control marino correspondientes al Golfo de Vizcaya, el Mar Céltico, la costa ibérica y la región macaronésica.
- Instrumentos de política exterior como el FED (Fondo Europeo de Desarrollo) y el programa de la UE sobre rutas marítimas vitales para comprometer a terceros países en favor de la protección del transporte marítimo atlántico, así como mediante un diálogo internacional (en la OMI) y bilateral con los socios de la región atlántica.
- Hay que dar prioridad a la investigación, proyectos piloto, diálogos, asociaciones e inversiones en propuestas estratégicas y programáticas en este marco al efecto de conseguir el paquete más eficaz para beneficio del Atlántico.

4. EJECUCIÓN DE LA ESTRATEGIA

La estrategia atlántica no funcionará únicamente gracias a las medidas de las instituciones de la UE. Precisa el compromiso de los Estados miembros, las regiones, las autoridades locales y la industria privada, así como de los grupos de reflexión.

²⁹ COM(2011) 417.

³⁰ Directiva 2008/56/CE, de 17 de junio de 2008.

³¹ Según su artículo 4, la región marina del Océano Atlántico Nororiental se divide en las subregiones siguientes: i) el Mar del Norte en sentido amplio, incluidos el Kattegat y el Canal de la Mancha; ii) el Mar Céltico; iii) el Golfo de Vizcaya y las costas ibéricas; iv) en el Océano Atlántico, la región biogeográfica macaronésica, definida por las aguas que circundan las Azores, Madera y las Islas Canarias.

Por consiguiente, la elaboración de la estrategia para el Océano Atlántico se basa en el método siguiente:

- Aprovechamiento de la iniciativa y compromiso activos de los Estados miembros, regiones y partes interesadas del Atlántico a la hora de formular y ejecutar las medidas, sin olvidar la contribución de los grupos de acción local. Se trata de grupos de socios públicos y privados que reciben apoyo específico del Fondo Europeo de Pesca y del Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural para determinar las inversiones de la UE. Este planteamiento ascendente de autoayuda ha proporcionado a las comunidades locales los medios para fomentar nuevas actividades económicas en zonas donde las posibilidades tradicionales se hallan en declive y seguirá vigente en el nuevo período de financiación estructural después de 2013.
- Fomento de la cooperación internacional en asuntos tales como la observación, la información compartida, las evaluaciones marinas, la investigación la reducción de las emisiones y la contaminación, la navegación segura, la seguridad portuaria, la lucha contra la piratería y el cese de la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.
- Adopción de un plan de acción sobre la estrategia para finales de 2013, en el que se indiquen medidas y proyectos específicos cuyo apoyo se recomiende.
- «Gobernanza inteligente» para ejecutar la estrategia, aprovechando las estructuras existentes.

Las herramientas para ejecutar la estrategia son las siguientes:

- Cooperación reforzada: reuniones, conferencias, talleres, debates en línea y sitios de información.
- Medidas específicas en el marco de los acuerdos y estructuras existentes, tales como el Convenio OSPAR, las organizaciones regionales de pesca y la Organización Marítima Internacional.
- Combinación estratégica de los instrumentos financieros y legislativos de la UE definidos en la sección 3 para alcanzar los objetivos atlánticos.

Como primer paso, se creará un Foro Atlántico al que puedan contribuir los Estados miembros, el Parlamento, las autoridades regionales, la sociedad civil y los representantes de las industrias existentes y de reciente aparición. Incluirá una serie de talleres centrados en los desafíos y oportunidades expuestos y un grupo de reflexión al efecto de proponer maneras de alcanzar los objetivos. Está previsto que el Foro empiece su labor en 2012 y que se disuelva en 2013.