

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно Предложение за Регламент (ЕС) № [...] на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1406/2002 за създаване на Европейска агенция за морска безопасност**

COM(2010) 611 окончателен — 2010/0303 (COD)

(2011/C 107/14)

Докладчик: г-н SIMONS

На 22 ноември 2010 г. Съветът и на 10 ноември 2010 г. Европейският парламент решиха, в съответствие с член 100 параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз, да се консултират с Европейския икономически и социален комитет относно

*„Предложение за Регламент (ЕС) № [...] на Европейския парламент и на Съвета за изменение на Регламент (ЕО) № 1406/2002 за създаване на Европейска агенция за морска безопасност“*

COM(2010) 611 окончателен — 2010/0303 (COD).

Специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“, на която беше възложено да подготви работата на Комитета по този въпрос, прие своето становище на 2 февруари 2011 г.

На 469-ата си пленарна сесия, проведена на 16 и 17 февруари 2011 г. (заседание от 16 февруари 2011 г.), Европейският икономически и социален комитет прие настоящото становище със 114 гласа „за“ и 1 глас „въздържал се“.

## 1. Заключение и препоръки

1.1 Комитетът цени ролята, която Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ) играе за подобряването на морската безопасност в държавите-членки. Според него ще бъде много важно задачите и правомощията на агенцията да се разширяват и в бъдеще по отговорен начин.

1.2 С израза „по отговорен начин“ Комитетът иска да каже, че задачите, отговорностите и правомощията на ЕАМБ трябва да бъдат определени по-ясно отколкото в момента, за да се изключи всяко недоразумение относно разпределението на задачите между агенцията, Комисията и държавите-членки.

1.3 Що се отнася до принципа на пропорционалност, Комитетът би желал да отбележи, че в някои параграфи от предложението си Комисията се произнася изпреварващо за ролята, която агенцията би могла да играе в бъдеще. По този въпрос обаче следва предварително да се вземе решение на равнище ЕС.

1.4 Комитетът изразява учудване, че в член 2, параграф 2, буква г, изведнъж се появява изразът „вътрешно корабоплаване“, при условие че не се споменава никъде другаде – нито във вече съществуващия регламент, който според заглавието си се отнася само до морското корабоплаване, нито в обяснителния меморандум, оценката на въздействието и съображенията на разглежданото предложение за изменение. Тези текстове не съдържат и най-малкото указание относно мотивите, обосновката, обхвата, техническото осъществяване или начина на преодоляване на разнобоя между политиките, прилагани съответно в областта на морското и вътрешното корабоплаване, както и коренната разлика между техните административни и управленски структури на национално и международно равнище. Тези мотиви оправдават сами по себе си премахването на въпросния израз, без да се налага да се изтъкват като аргумент по същество

големите различия между тези два вида транспорт, станали причина за създаването на различни механизми за проследяване на трафика.

1.5 Комитетът, разбира се, осъзнава, че един ден може да има правно основание, а оттам и бюджетна възможност, които ще позволят на Комисията да се възползва от уместните и точно определени знания и умения на агенцията, основаващи се на нейните дейности в областта на морското корабоплаване. В този случай подходът ще се прилага не само към всички видове транспорт, но и в други сфери на дейност.

1.6 Вън от това Комитетът е съгласен с предложението за по добро координиране на Регламента за създаване на агенцията с европейското законодателство, произтичащо от Третия пакет мерки за морска безопасност.

1.7 Комитетът препоръчва да бъдат внесени пояснения относно ролята съответно на ЕАМБ, Комисията, държавите-членки и Управителния съвет на Агенцията, по-специално по отношение на организацията на инспекциите.

1.8 Освен това Комитетът оценява положително предложението на Комисията в областта на инспекциите да се последва примера на Европейската агенция за авиационна безопасност по отношение на създаването на оперативни работни методи.

1.9 Тъй като Агенцията вече доказа, че създава добавена стойност, Комитетът смята за необходимо да ѝ бъдат предоставени човешки ресурси и финансови средства, които ще дадат възможност тя и в бъдеще да изпълнява отговорно ролята си. Според Комитета това означава също така редовното извършване на независим външен одит.

## 2. Въведение

2.1 На 28 октомври 2010 г. Европейската комисия публикува своето „Предложение за регламент за изменение на Регламент (ЕО) № 1406/2002 за създаване на Европейска агенция за морска безопасност“ (COM(2010) 611 окончателен) и, в съответствие с член 304 от Договора за функционирането на Европейския съюз, поиска от Европейския икономически и социален комитет за изготви становище по него.

2.2 Комитетът с удоволствие се отзовава на това искане, тъй като разглежда предложението за изменение на Регламент (ЕО) № 1406/2002 като важна следваща крачка към повишаване на морската безопасност.

2.3 Следва да се отбележи, че въпросът за морската безопасност привлече вниманието на политиците едва след инцидента с нефтения танкер „Ерика“ и предизвиканото от него голямото замърсяване с нефт.

2.4 В края на 2000 г. Комисията предложи регламент за създаване на Европейска агенция за морска безопасност (ЕАМБ) като технически орган с цел осигуряване на високо, уеднаквено и ефективно равнище на морска безопасност и предотвратяване на замърсяване, причинено от кораби.

2.5 Регламентът влезе в сила през август същата година, а ЕАМБ започна дейността си през март 2003 г. Оттогава насам текстът му претърпя три изменения.

2.6 Първото изменение, внесено с Регламент (ЕО) № 1644/2003 касаеше преди всичко финансови и бюджетни процедури на Агенцията и имаше за цел да осигури по-голяма прозрачност.

2.7 Второто изменение, предприето с Регламент (ЕО) № 724/2004 с оглед на инцидента с танкера „Престиж“ през 2002 г., предостави нови важни задачи на Агенцията, по-специално по отношение на готовността и реагирането при замърсяване. При това преразглеждане също така беше взето предвид развитието на компетенциите на ЕС в сферата на морската безопасност.

2.8 По повод на това преразглеждане от Агенцията беше поискано да предоставя техническа помощ за инспекциите, които Комисията трябваше да провежда след влизането в сила на Регламент (ЕО) 725/2004 относно подобряване на сигурността на корабите и на пристанищните съоръжения.

2.9 Освен това от ЕАМБ беше поискано да съдейства на Комисията при оценката на процедурите за освидетелстване на морски лица и морски учебни заведения както в държави-членки на ЕС, така и в държави извън ЕС. Тази задача се отнася до „вахтената служба и нормите за подготовка и освидетелстване на моряците“, определени с едноименната конвенция (STCW) на Международната морска организация (ММО);

2.10 Третото изменение бе предприето през 2006 г. с Регламент (ЕО) № 2038/2006. С него на ЕАМБ беше предоставена многогодишна финансова рамка от 154 млн. EUR за периода 2007—2013 г. за покриване на нуждите за дейностите по реагиране при замърсяване.

2.11 Въпреки това ситуацията продължава да се променя. За да бъде ЕАМБ и в бъдеще в състояние да действа енергично и ефективно, се наложи да се представи настоящото предложение за – четвърто – изменение на Регламент (ЕО) № 1406/2002.

2.12 Представеното от Комисията предложение има двойна цел: изясняване на съществуващите задачи и роля на ЕАМБ, както и разширяване на задачите на ЕАМБ до нови области в процес на развитие на международно равнище и/или на равнище ЕС.

2.13 Днес Агенцията предоставя на държавите-членки и на Комисията техническа и научна помощ за правилното прилагане на законодателството на Съюза в областта на морската безопасност, сигурността на мореплаването и предотвратяването на замърсяване, причинено от кораби. Тя също така наблюдава неговото изпълнение и оценява ефективността на съществуващите мерки. Освен това тя предоставя помощ за разработването на нови мерки.

2.14 В своето съобщение „Стратегически цели и препоръки за политиката на ЕС в областта на морския транспорт до 2018 г.“ Комисията заяви намерението си да преразгледа мандата и функционирането на ЕАМБ с оглед по-нататъшното увеличаване на техническата и научната помощ, която тя може да предостави на държавите-членки и на Комисията.

2.15 В заключенията си от 30 март 2009 г. Съветът прикани Комисията да разработи мерки, които – предвид предстоящите предизвикателства – ще позволят да се активизира дейността на ЕАМБ за предоставяне на техническо и научно подпомагане на държавите-членки и на Комисията.

2.16 По искане от Европейския парламент и Съвета, Комисията направи проучване и стигна до заключението, че взаимодействието на равнище ЕС по отношение на някои операции, свързано с бреговата охрана, може да бъде засилено чрез дейността на ЕАМБ. Това би могло да стане чрез разширяване на задачите на ЕАМБ, по-специално във връзка с наблюдението на морския трафик и морските пътища, както и във връзка с помощта, предоставяна на държавите-членки в проследяването на възможни замърсители.

2.17 Както е предвидено в Регламент 1406/2002, Управителният съвет на ЕАМБ възложи в края на 2007 г. извършването на независима външна оценка на прилагането на регламента. В доклада, изготвен от външна консултантска фирма, се посочва, че в някои области има възможност за по-нататъшни подобрения и разяснения, но общото заключение е, че Агенцията има добавена стойност за сектора като цяло и по-специално за двете основни заинтересовани страни – държавите-членки и Комисията.

### 3. Общи бележки

3.1 В свои предходни становища <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup> Комитетът даде положителна оценка за решаващата роля, която Европейската агенция за морска безопасност (ЕАМБ) играе за подобряването на морската безопасност в държавите-членки. С оглед на постоянното развитие в тази област и на произтичащата от него необходимост да се провеждат инспекции и да се води борба със замърсяването Комитетът счита, че е извънредно важно да се разширят задачите и правомощията на ЕАМБ.

3.2 Предлаганото разширяване засяга по-конкретно следните аспекти: помощта, предоставяна от ЕАМБ в международни организации като ММО, задачата, която оперативните услуги като например мрежата SafeSeaNet изпълняват за нуждите на интегрираната морска политика и за оперативната съвместимост на системите, борбата срещу замърсяването на моретата, причинено от офшорни добивни дейности, техническото сътрудничество с трети страни и, накрая, подкрепата, оказвана на Комисията в инспекциите в областта на безопасността.

3.3 Причините за изменението на регламента са преди всичко Третият пакет от мерки за морска безопасност, новите теми, включени в петгодишната стратегия (2010-2014 г.) на ЕАМБ, както и препоръките, дадени от нейния Управителен съвет въз основа на външната оценка на ЕАМБ.

3.4 Необходимо е да се опишат по-ясно и подробно задачите на ЕАМБ в помощ на Комисията и държавите-членки, по-специално във връзка с неотдавнашния напредък като например третия пакет от мерки в областта на морската безопасност, интегрираната морска политика на ЕС, морското наблюдение, възможностите, предоставени от създаването на европейска служба за брегова охрана, и др.

3.4.1 Комитетът изразява учудване, че в член 2, параграф 2, буква г), изведнъж се появява изразът „вътрешно корабоплаване“, при условие че не се споменава никъде другаде, нито във вече съществуващия регламент, който според заглавието си се отнася само до морското корабоплаване, нито в обяснителния меморандум, оценката на въздействието и съображенията на разглежданото предложение за изменение. Тези текстове не съдържат и най-малкото указание относно мотивите, обосновката, обхвата, техническото осъществяване или начина на преодоляване на разнобоя между политиките, прилагани съответно в областта на морското и вътрешното корабоплаване, както и коренната разлика между техните административни и управленски структури на национално и международно равнище. Тези мотиви оправдават сами по себе си премахването на въпросния израз, без да се налага да се изтъква като аргумент по същество големите различия между тези два вида транспорт, станали причина за създаването на различни механизми за проследяване на трафика.

3.4.2 Комитетът, разбира се, осъзнава, че един ден може да има правно основание, а оттам и бюджетна възможност, които ще позволят на Комисията да се възползва от уместните и точно определени знания и умения на агенция, основаващи се на нейните дейности в областта на морското корабоплаване. В

този случай подходът ще се прилага не само към всички видове транспорт, но и в други сфери на дейност.

3.4.3 В член 2, параграф 1 са изброени областите, в които Агенцията подпомага Комисията. В параграф 2 на някои места се уточнява, че това подпомагане следва да става в рамките на задачите на ЕАМБ, като понякога те се формулират по различен начин, а на други места това въобще не се споменава, което води до объркване и дори до неяснота (напр. в буква е). Решението би било от параграф 2 да отпаднат допълненията, тъй като те вече се съдържат в параграф 1.

3.5 Що се отнася до принципа на пропорционалност, Комитетът е съгласен с предложението за по-добро координиране на Регламента с европейското законодателство, произтичащо от Третия пакет мерки за морска безопасност, като обаче държи да отбележи, че в някои параграфи, например относно създаването на регионални центрове, Комисията се произнася изпреварващо за ролята, която агенцията би могла да играе в бъдеще, въпреки че по този въпрос още не е взето никакво решение.

### 4. Специфични бележки

4.1 Във връзка с аспектите, свързани с управлението, Комитетът отбелязва посоченото в Съобщението, че особено що се отнася до организацията на инспекциите трябва да бъдат изяснени ролите на Агенцията, на Комисията, на Управителния съвет и на държавите-членки.

4.2 Наистина, представителите на държавите-членки в Управителния съвет са изправени пред потенциален конфликт на интереси доколкото, от една страна, те вземат решения относно дейностите и ресурсите на ЕАМБ, по-специално относно политиката по посещенията за инспекции, докато, от друга страна, те представляват национални администрации, които от своя страна са предмет на инспекции от ЕАМБ от името на Комисията с цел проверка на съответствието на националните разпоредби и практики с приложимото законодателство на ЕС.

4.3 Затова Комитетът подкрепя предложеното изменението на член 3 относно инспекциите и приема предложението на Комисията в областта на инспекциите да се последва примера на Европейската агенция за авиационна безопасност по отношение на създаването на оперативни работни методи (процедура по комитология).

4.4 По този начин ще се гарантира включването на всички заинтересовани страни, а именно ЕАМБ, Комисията и държавите-членки, като се спазват отговорностите и правомощията на всяка от тях.

4.5 Комитетът също така смята, че трябва да се обърне внимание на условията на живот и труд на морските лица, особено във връзка с прилагането на международната Конвенция за морски труд (MLC) на МОТ, разбира се, доколкото те са в обсега на правомощията на ЕАМБ.

<sup>(1)</sup> ОВ С 28 от 3.2.2006 г., стр. 16.

<sup>(2)</sup> ОВ С 108 от 30.4.2004 г., стр. 52.

4.6 Комитетът желае да направи следната бележка относно предлаганата промяна на член 5, параграф 3: Предложената промяна означава, че регионалните центрове, които ще бъдат създадени, няма да имат само задачата да контролират движението на корабите. Комитетът държи да предупреди, че доброто функциониране на тези центрове зависи от наличието на ясни договорености между държавите-членки и ЕАМБ, определящи кой какви отговорности и правомощия има.

4.7 Останалите промени, предложени за членове от 10 до 19 включително се отнасят главно за органите, които съществуват или следва да бъдат създадени в ЕАМБ, техните отговорности и правомощия, увеличаването на персонала и източниците на финансиране.

4.8 Комитетът е на мнение, че във всички области, в които ЕАБМ вече е доказала, че може да носи висока добавена стойност, тя следва да получи и средствата, които ще ѝ позволят да изпълнява отговорно настоящите и бъдещите си задачи. Всяко съкращаване на човешките и финансовите ресурси, вследствие на което би намалял броят на задачите, които ЕАМБ ще може да изпълнява, следва винаги да се преценява спрямо отрицателните последици, които то би предизвикало поради невъзможността Агенцията да извършва определени дейности.

4.9 Накрая, Комитетът е съгласен с препоръката на Управителния съвет на ЕАБМ занапред на определени интервали от време да се възлага външно оценяване на функционирането на Агенцията от независима външна фирма.

Брюксел, 16 февруари 2011 г.

*Председател*  
на Европейския икономически и социален комитет  
Staffan NILSSON

---