

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento (UE) nº [.../....] del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima»

[COM(2010) 611 final — 2010/0303 (COD)]

(2011/C 107/14)

Ponente: **Jan SIMONS**

El 22 y el 10 de noviembre de 2010, de conformidad con el apartado 2 del artículo 100 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Consejo y el Parlamento Europeo, respectivamente, decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Propuesta de Reglamento (UE) nº [.../....] del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima»

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

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 2 de febrero de 2011.

En su 469º Pleno de los días 16 y 17 de febrero de 2011 (sesión del 16 de febrero de 2011), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 114 votos a favor y 1 abstención el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El Comité valora positivamente el papel que desempeña la EMSA en la mejora de la seguridad marítima en los Estados miembros. El Comité considera sumamente importante que, de cara al futuro, las tareas y competencias de la EMSA se amplíen de manera responsable.

1.2 Con la expresión «de manera responsable», el Comité quiere recalcar la necesidad de formular y establecer con mayor claridad que hasta ahora las tareas, responsabilidades y competencias de la EMSA, con el fin de que no haya malentendidos con respecto a la división de tareas entre la EMSA, la Comisión y los Estados miembros.

1.3 Con respecto al principio de proporcionalidad, el Comité desea señalar que, en su propuesta, la Comisión anticipa en algunos aspectos el papel que podría desempeñar la EMSA en el futuro. Primero habrá que tomar las decisiones oportunas al respecto en la UE.

1.4 El Comité se sorprende de que, de improviso, en la letra d) del apartado 2 del artículo 2 se mencionen las «vías navegables», puesto que estas no se contemplan ni en reglamento vigente –que, como su título indica, guarda relación únicamente con el ámbito marítimo– ni en la exposición de motivos, la evaluación de impacto o los considerandos de la actual propuesta de modificación. No se indica en ningún momento el motivo, la necesidad, el alcance, la ejecución técnica o la gestión de la política marítima y la fluvial, diferentes una de otra, o de las instituciones de administración y gestión nacionales e internacionales totalmente diferentes. Sólo por este motivo ya debería suprimirse la mención, aparte del argumento de fondo de que las características muy diferentes de ambas modalidades de transporte ya han dado lugar al establecimiento de sistemas de organización del tráfico separados.

1.5 El Comité parte de la base de que deberá establecerse lo antes posible un fundamento jurídico y, por consiguiente, también una cobertura presupuestaria que permita a la Agencia apoyar a la Comisión con conocimientos relevantes y bien definidos, derivados de las actividades de la EMSA en el ámbito marítimo; ahora bien, esto no sólo se aplica a todos los modos de transporte, sino también a políticas ajenas al ámbito del transporte.

1.6 Por otra parte, el Comité aprueba la propuesta de adaptar mejor el reglamento constituyente a la normativa europea del tercer paquete de seguridad marítima

1.7 El Comité recomienda que se aclaren los cometidos de la EMSA, la Comisión, los Estados miembros y el Consejo de Administración, concretamente en el ámbito de la organización de las inspecciones.

1.8 Por ello, el Comité acoge favorablemente la propuesta de la Comisión de seguir el ejemplo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para establecer los métodos de trabajo operativos de la Agencia en el ámbito de las inspecciones.

1.9 El Comité considera necesario que, dado que ya ha demostrado que genera un valor añadido, la EMSA cuente con el personal y los recursos económicos necesarios para seguir desempeñando su cometido de manera responsable. El Comité estima asimismo que una parte de dicho cometido consiste en continuar realizando auditorías externas regulares.

2. Introducción

2.1 El 28 de octubre de 2010, la Comisión publicó la «Propuesta de Reglamento que modifica el Reglamento (CE) n° 1406/2002 por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima» (COM(2010) 611 final) y solicitó el dictamen del Comité Económico y Social Europeo de conformidad con el artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

2.2 El Comité ha atendido complacido esta solicitud, puesto que considera que esta propuesta de modificación del Reglamento n° 1406/2002 es un importante paso adelante para aumentar la seguridad marítima.

2.3 Es preciso constatar que la atención política por la seguridad marítima solo aumentó realmente a raíz del accidente del petrolero «Erika», que provocó una gravísima contaminación causada por el derrame de petróleo.

2.4 A finales de 2000, la Comisión presentó una propuesta de Reglamento por el que se creaba la Agencia Europea de Seguridad Marítima (EMSA). Dicha Agencia debía funcionar como un organismo técnico destinado a garantizar en la UE un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima y de prevención de la contaminación por los buques.

2.5 El Reglamento entró en vigor en agosto de 2002 y la EMSA inició sus actividades en marzo de 2003. Desde entonces, el Reglamento ha sido modificado tres veces.

2.6 La primera modificación, introducida mediante el Reglamento n° 1644/2003, tenía que ver sobre todo con los procedimientos presupuestarios y financieros, al tiempo que pretendía garantizar una mayor transparencia.

2.7 La segunda modificación, introducida mediante el Reglamento n° 724/2004, tuvo su origen en el accidente del «Prestige» en 2002 y encomendó a la Agencia un número considerable de nuevas tareas, especialmente en materia de preparación y lucha contra la contaminación. Esta segunda revisión también tuvo en cuenta la evolución de las competencias de la UE en materia de seguridad marítima.

2.8 En esta revisión se solicitó de la Agencia que facilitara asistencia técnica para las inspecciones de la Comisión en el marco del Reglamento (CE) n° 725/2004 relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

2.9 Además, se pidió a la EMSA que asistiera a la Comisión en la evaluación de los procedimientos de certificación de los marineros y de los establecimientos de formación, tanto en los países de la UE como en los terceros países. Se trata de normas relativas a la formación, la titulación y el servicio de guardia establecidas en el Convenio STCW de la Organización Marítima Internacional (OMI).

2.10 La tercera modificación tuvo lugar en 2006 mediante el Reglamento n° 2038/2006 y concedió a la EMSA un marco financiero plurianual de 154 millones de euros para las actividades de lucha contra la contaminación en el período 2007-2013.

2.11 No obstante, el proceso no se detiene. La propuesta actual –la cuarta– de modificación del Reglamento n° 1406/2002 es necesaria para que la EMSA pueda seguir funcionando de forma dinámica y eficiente.

2.12 El objetivo de la propuesta de modificación de la Comisión es, por un lado, aclarar el cometido y las tareas actuales de la EMSA y, por otro, ampliar estas tareas a nuevos ámbitos de desarrollo a escala de la UE o internacional.

2.13 En lo que respecta a las actividades actuales, la EMSA facilita a los Estados miembros y a la Comisión asistencia científica y técnica para ayudar a los Estados miembros a aplicar de forma correcta la legislación comunitaria en el ámbito de la seguridad marítima, la protección marítima y la prevención de la contaminación por los buques, a supervisar su ejecución y a evaluar la eficacia de las medidas vigentes, así como a asistirlos en la elaboración de nuevas medidas.

2.14 En su Comunicación «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018», la Comisión declaró su intención de revisar el mandato y el funcionamiento de la Agencia Europea de Seguridad Marítima para potenciar más la asistencia técnica y científica que puede brindar a los Estados miembros y a la Comisión.

2.15 En sus conclusiones de 30 de marzo de 2009, el Consejo invitó a la Comisión a elaborar medidas para, «en vista de los desafíos que nos esperan, mejorar la labor de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en lo que respecta a la prestación de asistencia técnica y científica a los Estados miembros y a la Comisión».

2.16 A instancias del Parlamento Europeo y del Consejo, la Comisión ha investigado y ha llegado a la conclusión de que las sinergias a escala de la UE sobre determinadas operaciones de guardacostas podrían reforzarse por medio de las actividades de la EMSA. Todo ello podría realizarse ampliando las tareas de la EMSA en determinados ámbitos, especialmente en materia de vigilancia del tráfico marítimo y de las vías marítimas, así como de asistencia a los Estados miembros en el seguimiento de posibles contaminadores.

2.17 Según lo previsto en el Reglamento n° 1406/2002, el Consejo de Administración de la EMSA encargó a finales de 2007 una evaluación externa independiente sobre la aplicación del Reglamento. Aunque el informe subraya la posibilidad de mejoras y puntualizaciones en algunos ámbitos, la conclusión general es que la Agencia aporta un valor añadido al sector en general y, en particular, a sus dos principales partes, los Estados miembros y la Comisión.

3. Observaciones generales

3.1 En sus anteriores dictámenes ⁽¹⁾ ⁽²⁾ el Comité adoptó una actitud favorable con respecto al papel crucial que desempeña la EMSA para la mejora de la seguridad marítima en los Estados miembros. Dada la continua evolución de la seguridad marítima y la correspondiente necesidad de realizar inspecciones y luchar contra la contaminación, el Comité considera de suma importancia que se amplíen las tareas y competencias de la EMSA.

3.2 La ampliación propuesta guarda relación, entre otros, con los siguientes elementos: el apoyo prestado por la ESMA a organizaciones internacionales como la OMI; el papel de servicios operativos como SafeSEANET a favor de una política marítima integrada y para la interoperabilidad de los sistemas; la lucha contra la contaminación marina causada por las operaciones de extracción de petróleo en alta mar; la cooperación técnica con terceros países y la asistencia a la Comisión para la realización de inspecciones en el ámbito de la seguridad.

3.3 La adaptación del Reglamento está motivada sobre todo por el tercer paquete de seguridad marítima, los nuevos temas incluidos en la estrategia plurianual 2010-2014 de la EMSA y las recomendaciones del Consejo de Administración de la EMSA con motivo de la evaluación de externa de la Agencia.

3.4 Es preciso describir de forma más clara y fijar con mayor precisión las tareas de la EMSA en relación con la asistencia que la Agencia ha de prestar a la Comisión y a los Estados miembros, sobre todo a la luz de nuevos avances como el tercer paquete de seguridad marítima, la política marítima integrada de la Unión, la vigilancia marítima, las posibilidades de un servicio europeo de guardacostas, etc.

3.4.1 El Comité se sorprende de que, de improviso, en la letra d) del apartado 2 del artículo 2 se mencionen las «vías navegables», puesto que éstas no se abordan ni en la normativa vigente -que, como su título indica, guarda relación únicamente con el ámbito marítimo- ni en la exposición de motivos, la evaluación de impacto o los considerandos de la actual propuesta de modificación. No se indica el motivo, la necesidad, el alcance, la ejecución técnica ni la gestión de las diferencias entre la política marítima y la fluvial o de las instituciones de administración y gestión nacionales e internacionales totalmente diferentes. Sólo por este motivo ya debe suprimirse la mención, aparte del argumento de fondo de que las características muy diferentes de ambas modalidades de transporte ya han dado lugar al establecimiento de sistemas de organización del tráfico separados.

3.4.2 En cambio, el Comité considera que debería establecerse lo antes posible un fundamento jurídico y, por consiguiente, también una cobertura presupuestaria que permita a

la Agencia apoyar a la Comisión con conocimientos relevantes y bien definidos, derivados de las actividades de la EMSA en el ámbito marítimo; ahora bien, esto no sólo se aplica a todos los modos de transporte, sino también a políticas ajenas al ámbito del transporte.

3.4.3 El apartado 1 del artículo 2 indica los ámbitos en los que la Agencia asiste a la Comisión. Los añadidos en el apartado 2, que en algunos casos no se indican y en otros sí o se indican con distintos términos, y por los que dicha asistencia ha de incluirse en el paquete de tareas de la EMSA, son confusos y a veces (en la letra e) nada claros. La solución consiste en eliminar este tipo de añadidos del apartado 2, puesto que ya se especifican en el apartado 1.

3.5 En lo que respecta al principio de proporcionalidad, el Comité señala que apoya la propuesta de ajustar mejor el Reglamento a la normativa europea del tercer paquete de seguridad marítima, aunque desea puntualizar que, en algunos aspectos, la propuesta anticipa el papel que podría desempeñar la EMSA en el futuro, como el establecimiento de centros regionales, cuando todavía no se ha tomado ninguna decisión al respecto.

4. Observaciones particulares

4.1 En relación con los aspectos de gobernanza, el Comité observa en la propuesta que, en particular en el ámbito de la organización de inspecciones, procede aclarar los cometidos de la Agencia, la Comisión, los Estados miembros y el Consejo de Administración.

4.2 A fin de cuentas, los representantes de los Estados miembros en el Consejo de Administración se hallan ante un posible conflicto de intereses: por un lado, han de pronunciarse sobre las actividades y los recursos de la EMSA, especialmente sobre la política de visitas de inspección, y, por otro, representan a las administraciones nacionales, que a su vez están sujetas a inspecciones de la EMSA en nombre de la Comisión para controlar la conformidad de las prácticas y de las reglamentaciones nacionales respecto de la normativa vigente de la UE.

4.3 Por este motivo, el Comité apoya la adaptación del texto del artículo 3 en relación con las inspecciones de la EMSA y está de acuerdo con la propuesta de la Comisión de seguir el ejemplo de la Agencia Europea de Seguridad Aérea para establecer los métodos de trabajo operativos de la Agencia en este ámbito (procedimiento de comitología).

4.4 La ventaja es que de este modo se implica a todas las partes interesadas -la EMSA, la Comisión y los Estados miembros-, al tiempo que se respetan sus responsabilidades y competencias.

4.5 El Comité también opina que, en el marco de las competencias de la EMSA en este punto, es necesario prestar atención a las condiciones de vida y de trabajo de los marineros, en particular en lo que se refiere a la aplicación del Convenio internacional sobre el trabajo marítimo de la OIT (MLC ILO).

⁽¹⁾ DO C 28 de 3.2.2006, p. 16.

⁽²⁾ DO C 108 de 30.4.2004, p. 52.

4.6 El Comité desea añadir una observación sobre la modificación propuesta del apartado 3 del artículo 5 de la propuesta. La modificación propuesta implica que los centros regionales que deben establecerse no tienen como única misión abordar asuntos relacionados con el seguimiento del tráfico marítimo. El Comité advierte que un buen funcionamiento depende de que haya unos acuerdos unívocos entre los Estados miembros y la EMSA para determinar sus responsabilidades y competencias.

4.7 Las demás modificaciones de los artículos 10 a 19 inclusive guardan relación sobre todo con órganos existentes o de nueva creación en el seno de la EMSA, sus responsabilidades y competencias, el aumento de sus recursos humanos y sus fuentes de financiación.

4.8 El Comité opina que, dado que la EMSA ha demostrado aportar un importante valor añadido, debe tener la oportunidad de seguir desempeñando estos y nuevos cometidos en el futuro de forma responsable. La limitación de los recursos humanos y financieros, que implicaría una reducción de las tareas desempeñadas por la EMSA, deberá ponderarse siempre teniendo en cuenta las consecuencias –negativas– que ello conlleva en cuanto a actividades no realizadas.

4.9 Por último, el Comité aprueba la recomendación, hecha por el Consejo de Administración de la EMSA, de que en el futuro se realicen auditorías externas periódicas del funcionamiento de la EMSA.

Bruselas, 16 de febrero de 2011.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Staffan NILSSON
