

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la financiación plurianual de la actuación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el ámbito de la lucha contra la contaminación causada por buques y la contaminación marina causada por instalaciones de hidrocarburos y de gas

[COM(2013) 174 final]

(2013/C 327/18)

Ponente: **Anna BREDIMA**

Los días 16 y 18 de abril de 2013, de conformidad con el artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Parlamento Europeo y el Consejo, respectivamente, decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la financiación plurianual de la actuación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el ámbito de la lucha contra la contaminación causada por buques y la contaminación marina causada por instalaciones de hidrocarburos y de gas

COM(2013) 174 final.

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 20 de junio de 2013.

En su 491^o Pleno de los días 10 y 11 de julio de 2013 (sesión del 10 de julio de 2013), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 179 votos a favor, 1 en contra y 3 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones

1.1 El CESE respalda el incremento del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), que pasa de los 154 millones de euros actuales a 160,5 millones de euros para el período 2014-2020. Reitera su apoyo a la ampliación de las competencias de la AESM de conformidad con el Reglamento (UE) n^o 100/2013.

1.2 La adopción del Reglamento propuesto se produce en un momento crítico, que ha coincidido con el descubrimiento de yacimientos de petróleo y gas en el Mediterráneo oriental y las consiguientes iniciativas para proceder rápidamente a su explotación mediante perforaciones mar adentro. Estas actividades plantearán desafíos a la capacidad de la AESM para reaccionar ante los posibles riesgos que entrañarán las perforaciones marinas y el transporte de hidrocarburos y de gas.

1.3 Aunque aprueba la dotación financiera propuesta, el CESE considera que puede resultar insuficiente para llevar a término en el período de siete años las medidas que son necesarias en relación con los problemas siguientes: aumento de los flujos de tráfico (más petroleros y buques tanque gaseros en el mar), incremento de las actividades de explotación de petróleo y gas en los mares que circundan la UE y un mayor número de países costeros e insulares entre los Estados miembros de la Unión. La limitada capacidad de respuesta en caso de emergencias puede dar lugar a un incremento de los costes externos en caso de incidentes graves.

1.4 El CESE considera que el despliegue de los diecinueve buques actuales en la totalidad de las zonas costeras de la UE puede ser insuficiente para apoyar la capacidad de que disponen los Estados miembros para luchar contra la contaminación marina. Igualmente, la financiación puede no bastar para seguir

desarrollando los servicios de imágenes por satélite que permiten detectar y ayudar a recuperar los contaminantes vertidos por los buques en todo el área de la UE.

1.5 El CESE insta a la AESM a que ejerza la competencia que le ha sido atribuida recientemente de contribuir a la lucha contra la piratería marítima. Los instrumentos de imágenes por satélite de la AESM a efectos de la vigilancia serán muy útiles para detectar la presencia de buques piratas.

1.6 El CESE se pregunta si los Estados miembros de la UE y los países vecinos siguen estando adecuadamente equipados para reaccionar ante accidentes graves de la magnitud del Erika y el Prestige, o en el caso de catástrofes similares a la de la plataforma Deepwater Horizon.

1.7 El CESE invita a la UE, sus Estados miembros y a los nuevos países vecinos costeros a que refuercen la aplicación de los convenios regionales que se mencionan en la exposición de motivos de la propuesta de Reglamento, a saber: el Convenio de Helsinki, el Convenio de Barcelona, el Acuerdo de Bonn, el Convenio OSPAR, el Acuerdo de Lisboa (que aún no ha entrado en vigor) y el Convenio de Bucarest.

1.8 El CESE pide a la AESM que actúe para localizar instalaciones receptoras de residuos de hidrocarburos inadecuadas en los puertos de la UE y en los puertos de los Estados vecinos.

2. Propuesta de la Comisión Europea

2.1 El 3 de abril de 2013, la Comisión Europea presentó una propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la financiación plurianual de la actuación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el ámbito de la lucha contra la contaminación causada por buques y la contaminación marina causada por instalaciones de hidrocarburos y de gas ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ COM(2013) 174 final.

2.2 El Reglamento (CE) n° 2038/2006 ⁽²⁾, de 18 de diciembre de 2006, establece una financiación plurianual de la actuación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima en el ámbito de la lucha contra la contaminación causada por los buques (periodo de validez: 1.1.2007 – 31.12.2013).

2.3 El Reglamento (UE) n° 100/2013, de 15 de enero de 2013, encomendaba a la AESM tareas en materia de lucha contra la contaminación marina causada por instalaciones de hidrocarburos y de gas y ampliaba los servicios de la Agencia a los países cubiertos por la política de ampliación y por la Política Europea de Vecindad ⁽³⁾. El objetivo del presente dictamen es sobre todo evaluar en qué medida la adaptación de la financiación de la AESM es adecuada para que la Agencia pueda cumplir sus nuevas misiones. El importe propuesto asciende a 160,5 millones de euros para el período de referencia de siete años (1.1.2014 – 31.12.2020).

3. Observaciones generales

3.1 El CESE respalda el aumento del presupuesto de la AESM, que en el Reglamento propuesto pasa de 154 millones de euros a 160,5 millones de euros para el período 2014-2020. Reitera su apoyo a la ampliación de las competencias de la AESM de conformidad con el Reglamento (UE) n° 100/2013. Este respaldo está en consonancia con la opinión expresada en numerosos dictámenes ⁽⁴⁾ emitidos por el CESE sobre el papel de la AESM.

3.2 El Reglamento (UE) n° 100/2013 confiere a la AESM competencias para intervenir en casos de vertidos de hidrocarburos causados por instalaciones de hidrocarburos y de gas, además de en los casos de contaminación causada por buques. La competencia se le atribuyó a raíz del vertido de petróleo y la explosión de la plataforma petrolífera Deepwater Horizon acaecidos en el Golfo de México en abril de 2010. El CESE entiende que el objetivo general de la propuesta de la Comisión es garantizar que la UE presta ayuda efectiva a través de la AESM para actuar en caso de contaminación causada por buques y de contaminación causada por instalaciones de hidrocarburos y de gas, prestando un servicio continuado de lucha contra la contaminación a los Estados afectados. De este modo, los Estados miembros pueden contar con esta ayuda al elaborar o revisar sus planes nacionales de lucha contra la contaminación marina.

3.3 El CESE entiende que el presupuesto previsto permitirá a la AESM mantener su red de buques de apoyo equipados para la lucha contra los vertidos de hidrocarburos distribuidos por las diferentes zonas marítimas de la UE y desplegar un número limitado de nuevos buques anticontaminación para luchar contra la polución causada por los buques y las plataformas petrolíferas. No se prevé financiación para mejorar los equipos de

recuperación de hidrocarburos, cuyo rendimiento podría ser inferior al nivel óptimo en el período de 2014 a 2020.

3.4 El CESE entiende que el servicio de seguimiento de las instalaciones en alta mar para detectar vertidos de hidrocarburos ilegales, conocido como «CleanSeaNet», se prestará sobre todo recurriendo a la cointerización de las imágenes por satélite que se encargan para efectuar la vigilancia de la contaminación causada por los buques. El CESE se remite a uno de sus dictámenes anteriores ⁽⁵⁾ en el que señalaba que «habida cuenta de los altos costes de un servicio de imágenes por satélite, el CESE considera que debe optimizarse la utilización de los recursos y, en particular, que debe coordinarse el uso de las imágenes entre los Estados miembros, pudiéndose realizar así importantes ahorros. Al mismo tiempo, existen razones para invertir en la mejora de la recogida de imágenes en todas las zonas marítimas europeas, puesto que la actual cobertura no es del todo completa, sobre todo en la zona del Mediterráneo».

3.5 El CESE entiende que la financiación no se destinará a facilitar asistencia técnica ni a desarrollar capacidades en los países socios de la Política Europea de Vecindad.

3.6 La aprobación del Reglamento propuesto tiene lugar en un momento crítico, que ha coincidido con el descubrimiento de nuevas fuentes de energía en la UE. En el Mediterráneo oriental, en particular, el descubrimiento de nuevos yacimientos submarinos de petróleo y gas y las consiguientes perforaciones para proceder rápidamente a su explotación plantearán un desafío a la capacidad de la AESM de responder a los riesgos potenciales. La AESM debería contar con más recursos para poder desempeñar plenamente sus funciones en este ámbito. El aumento del tráfico de buques, en particular, petroleros y buques de transporte de GNL, el descubrimiento de nuevos yacimientos submarinos de petróleo y gas y las actividades de perforación que van aparejadas requerirán la presencia de más buques en el Mediterráneo y en el Mar Negro. Diecinueve buques para todas las zonas costeras de la UE para el período 2014-2020 es una estimación muy optimista, que puede revelarse extremadamente modesta en determinadas circunstancias.

3.7 La extensión de las competencias de la AESM en este ámbito requerirá el desarrollo ulterior de los servicios de imágenes por satélite a efectos de la vigilancia, la detección precoz de casos de contaminación y la identificación de los buques o las instalaciones de hidrocarburos y de gas responsables. Debería mejorarse la disponibilidad de los datos y la eficacia de la lucha contra la contaminación causada por buques.

3.8 El CESE se pregunta si los Estados miembros de la UE y los países vecinos siguen estando adecuadamente equipados para reaccionar ante accidentes graves de la magnitud del Erika y el Prestige, o en casos de catástrofes similares a la de la plataforma Deepwater Horizon.

3.9 Habida cuenta de estas consideraciones, el CESE estima que deberían asignarse más recursos para remplazar los equipos de lucha contra la contaminación por hidrocarburos a bordo de los buques contratados, suministrar buques de apoyo adicionales destinados a tareas de recuperación de petróleo a fin de cubrir zonas con instalaciones en alta mar que en la actualidad

⁽²⁾ DO L 394 de 30.12.2006, p. 1.

⁽³⁾ DO L 39 de 9.2.2013, p. 30.

⁽⁴⁾ DO C 76 de 14.3.2013, p. 15.

DO C 299 de 4.10.2012, p. 153.

DO C 48 de 15.2.2011, p. 81.

DO C 44 de 11.2.2011, p. 173.

DO C 255 de 22.9.2010, p. 103.

DO C 277 de 17.11.2009, p. 20.

DO C 211 de 19.8.2008, p. 15.

DO C 28 de 3.2.2006, p. 16.

DO C 108 de 30.4.2004.

⁽⁵⁾ DO C 28 de 3.2.2006, p. 16.

no se encuentran en el área de cobertura geográfica razonable (por ejemplo, el Ártico), adquirir agentes de dispersión y equipos suplementarios para los vertidos en alta mar, extender los servicios CleanSeaNet a las zonas con instalaciones en alta mar y prestar el apoyo necesario para asistir a los países de la Política Europea de Vecindad.

3.10 El CESE insta a la AESM a que ejerza la competencia que le ha sido atribuida recientemente de contribuir a la lucha contra la piratería marítima. Los instrumentos y datos de la Agencia, en particular la vigilancia por satélite, serán útiles para detectar buques piratas. El suministro de información sobre la posición de los buques debería convertirse en una de las principales tareas de la AESM, pero siempre previa solicitud de las autoridades nacionales. El CESE reitera la necesidad de que la AESM preste asistencia en la lucha contra la piratería como ya señaló en su dictamen «La piratería marítima: Reforzar la respuesta de la UE» (16 de enero de 2013) y la importante audiencia pública que tuvo lugar con este motivo (24 de enero de 2013).

4. Observaciones particulares

4.1 Artículo 2: Definiciones

La definición de «hidrocarburos» que figura en la propuesta de Reglamento se refiere a la definición del Convenio Internacional sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos de 1990. El CESE invita a la UE y a sus Estados miembros a que refuercen la aplicación de este Convenio.

4.2 Artículo 2: Definiciones

La definición de «sustancias nocivas y potencialmente peligrosas» se refiere a la definición que figura en el Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los Sucesos de Contaminación por Sustancias Nocivas y potencialmente Peligrosas de 2000. El CESE invita a la UE y a sus Estados miembros que aún no lo hayan hecho a que ratifiquen y apliquen este Protocolo.

4.3 Artículo 4: Financiación de la Unión

4.3.1 El CESE entiende que la ayuda prestada por la AESM a países cubiertos por la política de ampliación y la Política Europea de Vecindad debería financiarse a través de los programas de la Unión ya existentes aplicables a estos países y que, por lo tanto, no debería formar parte de este marco financiero plurianual.

4.3.2 Pese a que aprueba la dotación financiera propuesta, el CESE considera que puede resultar insuficiente para llevar a término en el período de siete años las medidas que son necesarias en relación con los retos que se perfilan en el horizonte:

aumento de los flujos de tráfico (más petroleros y buques tanque gaseros en el mar) y un incremento de las actividades de explotación de petróleo y gas en los mares que rodean la UE. La limitada capacidad de respuesta en caso de emergencia puede dar lugar a un incremento de los costes externos en caso de incidentes graves.

4.4 Artículo 5: Inventario de capacidades

Por lo que respecta a la lista de los mecanismos públicos y privados de lucha contra la contaminación en la UE, el CESE pide urgentemente que se adopten medidas para incluir mecanismos similares en los países vecinos costeros que no son miembros de la Unión, dado que la contaminación marina no reconoce fronteras. Por otra parte, y aunque el presente dictamen se limita a la contaminación causada de forma accidental, el CESE invita a la AESM a que actúe para localizar instalaciones receptoras de residuos de hidrocarburos inadecuadas en los puertos de la UE y en los puertos de los Estados vecinos. La contaminación operativa, a diferencia de la contaminación accidental, es mucho menos mediática y sensacionalista, pero tiene consecuencias mucho más graves para la contaminación de los mares en todo el mundo.

4.5 El CESE invita a la UE, sus Estados miembros y a los nuevos países vecinos costeros a que refuercen la aplicación de los convenios regionales que se mencionan en la exposición de motivos de la propuesta de Reglamento, a saber: el Convenio de Helsinki, el Convenio de Barcelona, el Acuerdo de Bonn, el Convenio OSPAR, el Acuerdo de Lisboa (que aún no ha entrado en vigor) y el Convenio de Bucarest. El CESE considera que debería fomentarse la realización de los ejercicios (conjuntos) de lucha contra la contaminación que se organizan en el marco de estos convenios y juzga fundamental el intercambio de expertos en el ámbito de la contaminación marina. Por consiguiente, el programa de la AESM de intercambio de expertos en el ámbito de la contaminación marina – Empollex – debería facilitar la realización de más intercambios de este tipo entre los Estados miembros.

4.6 El CESE reitera que es necesario que los países vecinos costeros apliquen plenamente la «madre» de los convenios marítimos, la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) de 1982 que constituye la base jurídica de la actuación para la lucha contra la contaminación marítima, la prospección de los fondos marinos y la seguridad medioambiental del transporte por mar.

4.7 Los buques contratados disponen de una gran capacidad de almacenamiento de hidrocarburos y de toda una gama de sistemas de recuperación. El CESE estima que debería permitirse que los buques contratados por la AESM se utilicen en operaciones de aligeramiento por medio de gabarras y de transferencias de buque a buque, para almacenar los hidrocarburos recuperados del mar.

Bruselas, 10 de julio de 2013.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Henri MALOSSE