



ESTRATEGIA QUINQUENAL DE LA EMSA PARA 2020-2024

**ESTRATEGIA
QUINQUENAL
DE LA EMSA**

ÍNDICE

Prólogo por la directora ejecutiva 4

Nota del presidente del Consejo de Administración 5



CAPÍTULO 1

1. CONTEXTO 6

1.1 Resumen de la estrategia quinquenal 7

1.2 Mandato de la EMSA 8

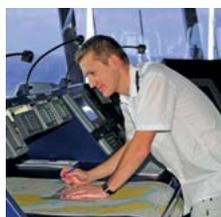
1.3 Contexto institucional y marco político 9

1.4 Metodología para elaborar la estrategia quinquenal 12

1.5 Aplicación e indicadores 12

1.6 El sector marítimo de la UE 13

14



CAPÍTULO 2

2. VISIÓN, MISIÓN Y VALORES 20

CAPÍTULO 3

3. PRIORIDADES ESTRATÉGICAS DE LA EMSA 22

3.1 Sostenibilidad 23

3.2 Seguridad 26

3.3 Protección 30

3.4 Simplificación 32

3.5 Vigilancia



CAPÍTULO 4

4. PLANTEAMIENTO Y RASGOS CARACTERÍSTICOS DE LA EMSA 38

4.1 Funciones y relaciones en el sector 39

4.2 Rasgos característicos de su organización 47



PRÓLOGO POR LA DIRECTORA EJECUTIVA

La estrategia quinquenal de la EMSA llega en el momento oportuno: en la cresta de una nueva ola que tendrá una gran repercusión en la evolución del transporte marítimo y en todas las partes interesadas así como en las vidas de las personas relacionadas con este sector.

El medio ambiente se ha convertido en una de las principales preocupaciones en todos los rincones del mundo y en todos los sectores. Esto supone multiplicar, diversificar e integrar nuestro trabajo en el sector marítimo, no solo para evitar la contaminación y luchar contra esta, sino también para ayudar a crear un sector marítimo verdaderamente sostenible que pueda contribuir en la medida de sus posibilidades a la economía circular y a la neutralidad climática a la que aspira la UE.

Otro elemento destacado que está redefiniendo a fondo nuestro sector es la tecnología. Uno de sus principales aspectos es la digitalización, que acarrea unas consecuencias de hondo calado. Si se aprovechan correctamente, aparecerán oportunidades para hacer de la industria del transporte marítimo un sector más limpio, seguro, sencillo y protegido, por ejemplo, explotando las posibilidades que ofrecen la automatización o la inteligencia artificial. No obstante, estas oportunidades entrañan retos relacionados con la seguridad y la protección que deben abordarse con cuidado. En este sentido, preocupa especialmente la ciberseguridad.

Por otra parte, a medida que avanzamos, nuestro principal activo es el conocimiento. No basta con recopilar datos: estos deben transformarse en herramientas y servicios inteligentes. El intercambio de información debe ser, pues, una prioridad para respaldar una cooperación eficaz e inclusiva. Además, la capacitación seguirá siendo un componente esencial de una tendencia positiva en relación con las prácticas, las directrices y las normas, tanto en la UE como fuera de sus fronteras.

Es un placer para mí presentar esta visión que se apoya en más de quince años de experiencia y conocimientos técnicos ininterrumpidos en el campo de la seguridad marítima y reconoce la rápida transformación que se está produciendo en el mundo en el que vivimos. Estoy convencida de que permitirá a la Agencia tomar el rumbo adecuado para los próximos cinco años con el fin de ayudar al sector marítimo a surcar esta nueva ola con confianza.

Deseo expresar mi más sincera gratitud a todos aquellos que han invertido tiempo y energías en este proceso de elaboración de la estrategia; al presidente y los miembros de nuestro Consejo de Administración, que la planificaron conjuntamente en marzo de 2019; y a nuestro personal, que facilitó el debate sobre la misma.

Maja Markovčić Kostelac

Directora ejecutiva



NOTA DEL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

Es un placer presentar la nueva estrategia quinquenal de la EMSA, elaborada bajo la dirección de doña Maja Markovčić Kostelac, directora ejecutiva de la Agencia. La preparación de la estrategia refleja un proceso totalmente integrador en el que han participado activamente todos los miembros del Consejo de Administración y el personal competente de la EMSA.

La nueva estrategia llega en un momento en el que el sector marítimo —tanto en la UE como a nivel mundial— se enfrenta a retos y oportunidades históricos. El objetivo de contaminación cero, la descarbonización, la sostenibilidad, la digitalización, el intercambio de datos, la seguridad y protección, el cumplimiento normativo y la aplicación efectiva de las normas son cuestiones que pondrán a prueba el sector y que deberán abordarse en los próximos años. En momentos como este, resulta esencial contar con un sólido centro de conocimientos y colaboración para hacer frente a los retos con eficacia y para poder seguir avanzando.

Tras la adopción de esta estrategia, la EMSA asume este papel en beneficio de la Comisión Europea y de los Estados miembros.

Con las cinco nuevas prioridades estratégicas —sostenibilidad, seguridad, protección, simplificación y vigilancia—, la EMSA ha sentado las bases para convertirse en un centro de excelencia en el sector marítimo europeo que lo que le permitiera cumplir su objetivo de garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima, protección marítima, prevención de la contaminación por los buques y lucha contra dicha contaminación, así como lucha contra la contaminación marina causada por las instalaciones de petróleo y de gas.

Conociendo el alto grado de compromiso y competencia del personal y de la dirección de la EMSA, sé que la estrategia queda en las mejores manos posibles y, junto a todo el Consejo de Administración, aguardo con interés su aplicación satisfactoria.

Andreas Nordseth

Presidente del Consejo de Administración

CAPÍTULO 1

CONTEXTO



1.1 RESUMEN DE LA ESTRATEGIA QUINQUENAL



Gestión organizativa moderna,
eficiente, orientada a los interesados, inteligente, transparente
y con equilibrio entre ambos sexos

Introducción a las cinco prioridades estratégicas de la EMSA



SOSTENIBILIDAD

Contribuir a la agenda ecológica de la UE para el transporte marítimo mediante el refuerzo de la capacidad de la UE para proteger el medio marino, gestionar el cambio climático y afrontar los nuevos desafíos medioambientales.



SEGURIDAD

Contribuir a redactar unas normas de seguridad marítima más estrictas, anticipar nuevos retos y expectativas en la seguridad marítima y ofrecer soluciones basadas en los conocimientos con el objetivo de contribuir a reducir los siniestros marítimos y las pérdidas de vidas humanas.



PROTECCIÓN

Reforzar la protección marítima en Europa y en otras partes del mundo en las que existan intereses europeos.



SIMPLIFICACIÓN

Contribuir a la simplificación del transporte marítimo en la UE mediante el respaldo de soluciones marítimas digitales a escala de la UE.



VIGILANCIA

Reforzar el papel de la EMSA como principal centro de gestión de la información para la vigilancia marítima.

1.2 MANDATO DE LA EMSA

El Reglamento (CE) n.º 1406/2002, por el que se crea la EMSA, es la base jurídica donde se definen los objetivos y las tareas de la EMSA y el marco para elaborar la nueva estrategia quinquenal de la Agencia.

Este Reglamento de base se ha modificado varias veces. Las principales consecuencias de la revisión de 2013 fueron la ampliación geográfica de las tareas de asistencia, cooperación, lucha contra la contaminación y control a distintos grupos de terceros países; la ampliación de las tareas de lucha contra la contaminación a la contaminación marina causada por las instalaciones de petróleo y de gas; y la posibilidad de usar los conocimientos reconocidos y las herramientas de la Agencia en tareas accesorias, como la creación de un Espacio europeo de transporte marítimo sin barreras, extendiendo así los beneficios a ámbitos políticos relacionados.

La modificación más reciente de este Reglamento [Reglamento (UE) 2016/1625, de 14 de septiembre de 2016], que entró en vigor en octubre de 2016, tiene por objeto promover la cooperación europea en las funciones de guardacostas a través de nuevas formas de cooperación entre la EMSA, Frontex (Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas) y la Agencia Europea de Control de la Pesca (AECP) con las que se pretenden mejorar las sinergias entre estas agencias a fin de ofrecer unos servicios más eficientes, económicos y polivalentes a las autoridades nacionales que desempeñen funciones de guardacostas.

Las actividades que realiza en la actualidad la Agencia en virtud de su mandato son, a grandes rasgos, las siguientes:

- proporciona a los Estados miembros y a la Comisión el respaldo técnico y científico necesario para asistirles en la correcta elaboración y aplicación de la legislación de la UE sobre la seguridad marítima, la protección, la prevención de la contaminación causada por los buques y la simplificación administrativa del transporte marítimo;
- supervisa la aplicación de la legislación de la UE por medio de visitas e inspecciones;
- aborda el factor humano en la seguridad marítima;
- promueve la cooperación con los Estados miembros y entre estos;
- capacita a las autoridades nacionales competentes;
- proporciona asistencia operativa, que incluye la creación, la gestión y el mantenimiento de servicios marítimos integrados relacionados con los buques, el seguimiento de los buques y la aplicación de la normativa;
- lleva a cabo tareas de preparación operativa, de detección y de lucha contra la contaminación por los buques y la contaminación marina causada por las instalaciones de petróleo y de gas;
- asiste a las autoridades nacionales responsables de las funciones de guardacostas en el ámbito de la seguridad, la protección, la protección medioambiental, la ejecución de la normativa y el control de las fronteras marítimas y las pesquerías.

1.3 CONTEXTO INSTITUCIONAL Y MARCO POLÍTICO

La EMSA desempeña un papel importante en la ejecución de las prioridades de la Comisión Europea. El entorno de trabajo de la Agencia refleja las iniciativas puestas en práctica por la UE en todos los ámbitos políticos relacionados con el mar con el objetivo de reforzar la competitividad, el crecimiento sostenible y la economía azul en Europa, además de contribuir a la agenda de seguridad y al perfil internacional de la UE.

Un Pacto Verde Europeo: ser el primer continente climáticamente neutro y alcanzar el objetivo de la contaminación cero

El amplio abanico de acciones de la Agencia para evitar la contaminación por los buques y luchar contra esta y contra la contaminación marina causada por las instalaciones de petróleo y de gas favorece la descarbonización del transporte en su vertiente marítima y contribuye a evitar y mitigar la contaminación marina y atmosférica y el cambio climático desde una perspectiva marítima. Este trabajo representa la faceta marítima de la primera gran ambición de la Comisión: promover una **economía circular, limpia, fuerte y preparada para el futuro**, adoptar unos objetivos de reducción de las emisiones más ambiciosos para 2030, buscando en última instancia alcanzar las cero emisiones, y **conservar el entorno natural de Europa**.

Una economía que funcione en pro de las personas: contribuir a la justicia social y la prosperidad

Resulta especialmente relevante la contribución de la Agencia a la competitividad y el crecimiento. Teniendo en cuenta que casi el 90 % del comercio exterior de la UE se efectúa por vía marítima y el transporte marítimo de corta distancia representa el 40 % de los intercambios dentro de la UE, las industrias marítimas son una importante fuente de empleo e ingresos en la economía europea. Al apoyar la adopción de un marco atractivo y competitivo para un transporte marítimo de calidad, unos operadores de calidad y unos trabajos de calidad, la Agencia contribuye a alcanzar la segunda gran ambición de la Comisión: conseguir una **economía próspera y justa**.

Una Europa adaptada a la era digital: aprovechar las oportunidades de la era digital dentro de límites éticos y seguros

Los esfuerzos de la EMSA por apoyar la simplificación del transporte marítimo en la UE mediante la reducción de las cargas y el aumento de la eficiencia por lo que respecta a los distintos requisitos administrativos y las exigencias de información contribuyen a la creación de un Espacio europeo de transporte marítimo sin barreras. De este modo, la EMSA contribuye a crear un **mercado único** en el sector marítimo basado en soluciones digitales.

Además, la EMSA ofrece una amplia variedad de herramientas digitales que facilitan el cumplimiento de las responsabilidades de los Estados miembros en tanto que Estados de abanderamiento, Estados rectores del puerto o Estados ribereños.

El trabajo actual de la Agencia encaminado a lograr una mayor integración de los datos y un tratamiento inteligente de la información se encuentra en sintonía con la especial atención que se está prestando a una nueva generación de tecnologías, donde se incluye la **inteligencia artificial**, y a las posibilidades que ofrecen para encontrar

soluciones a diversos desafíos. Además, la Agencia ha estado reforzando su capacidad y seguridad digitales para estar preparada para el momento en que estén listas las partes interesadas y se hayan adoptado las normas (la futura «norma sobre servicios digitales»). De este modo, podrá realizarse la transición [de la «necesidad de saber» a la «necesidad de compartir»](#).

La protección de nuestro estilo de vida europeo: proteger a nuestros ciudadanos y nuestros valores

Dentro de las tareas de cooperación europea en las funciones de guardacostas, se encargó expresamente a la EMSA que reforzara la cooperación interinstitucional y respaldara las operaciones polivalentes en el contexto de la respuesta a la crisis migratoria y de seguridad. De hecho, la capacidad de vigilancia de la EMSA sirve de apoyo a diversas funciones en el sector marítimo y ha contribuido a proteger la flota de la UE de actos ilícitos, como la piratería y el robo a mano armada. Además de su apoyo creciente a la Comisión en la verificación del cumplimiento de las normas de protección de los buques y de las instalaciones portuarias, la Agencia contribuye cada vez más al intento de [aumentar la cooperación en materia de seguridad en la UE](#), en línea con la cuarta gran ambición de la Comisión.

Una Europa más fuerte en el mundo: reforzar nuestra marca única de liderazgo mundial responsable

La asistencia prestada a los países en vías de adhesión y a los países vecinos en virtud del Instrumento de Ayuda Preadhesión (IAP) y los mecanismos de la política europea de vecindad (PEV) contribuye a la aproximación de las normas de la UE y abarca todas las áreas del trabajo de la Agencia. Junto con la asistencia a terceros países en el contexto del control por el Estado rector del puerto y el apoyo a la Comisión con el fin de respaldar la cooperación regional en las cuencas marítimas, la ratificación de los convenios de la OMI, incluidos los convenios marinos regionales, y la interacción con las organizaciones internacionales pertinentes encargadas de la protección del medio ambiente marino y costero, se contribuye con este trabajo a reforzar el perfil internacional de la UE en el sector marítimo mundial y a alcanzar la quinta gran ambición de la Comisión: lograr [una Europa más fuerte en el mundo](#).

La EMSA continúa firmemente enraizada en la cartera de transportes de la Comisión. La Agencia se encuentra en una posición adecuada para respaldar la nueva [misión relativa al transporte](#) en el ámbito marítimo, que hace hincapié, por un lado, en la importancia del transporte para la [libre circulación de personas, servicios y mercancías](#), y, por otro, en la responsabilidad del sector del transporte en el [aprovechamiento del potencial de las transiciones climática y digital paralelas](#) y en el desarrollo de una [movilidad sostenible e inteligente](#). Las actividades de la Agencia en materia de sostenibilidad y simplificación contribuyen directamente a facilitar estos aspectos.

Al mismo tiempo, como consecuencia del [aumento del tráfico](#) y de unas [amenazas para la seguridad más complejas](#), las [normas de seguridad más exigentes](#) siguen siendo una de las principales prioridades en la misión relativa al transporte. La labor que ha venido realizando la Agencia contribuye directamente a satisfacer esta prioridad: en materia de seguridad, procura ayudar a elaborar y aplicar legislación y normas sobre la seguridad marítima, abordar el factor humano en el transporte marítimo y capacitar; en materia de protección, tiene por objetivo lograr una mayor protección de los buques y las instalaciones portuarias, contribuyendo también a evitar los actos ilícitos o ilegales; y, en materia de vigilancia, pretende ofrecer servicios operativos de control y vigilancia del tráfico marítimo a fin de respaldar la ejecución y aplicación de las normas.

El trabajo de la EMSA también resulta útil para otras carteras. La economía azul ocupa un lugar destacado en el **Pacto Verde Europeo** en virtud de su contribución potencial a la descarbonización y, en última instancia, a materializar la **ambición de la neutralidad climática**. En concreto, en el contexto de la **misión en materia de medio ambiente, océanos y pesquerías**, ocupan un lugar central los esfuerzos por promover una economía azul sostenible. La EMSA está en condiciones de colaborar en diversos frentes con el objeto de reducir los contaminantes —**emisiones, microplásticos y sustancias peligrosas**— y poner freno a los causantes de la contaminación mediante servicios de vigilancia integrados y diversas herramientas de control, notificación y aplicación; y a fin de respaldar la **eficiencia energética** y el papel del **gas natural licuado** y otras fuentes de energía alternativas, que resultan relevantes en la transición de la cartera **energética** hacia una economía con huella de carbono cero.

La **misión del mercado interior** hace hincapié en la **transición digital**, que afecta a todos los sectores de la economía y constituye un factor clave para fortalecer el mercado interior. La EMSA apoya la digitalización y la simplificación del transporte marítimo en la UE, de modo que este resulte más eficiente. La Agencia recurrirá a la **inteligencia artificial**, una de las principales oportunidades en esta cartera, a fin de reforzar la seguridad marítima, la vigilancia y la protección. La **ciberseguridad** es, por el contrario, uno de los principales retos. La Agencia se enfrenta a este en dos niveles, con el objetivo de mantener la integridad de los sistemas de información marítima de la UE operados por la EMSA, por un lado, y para contrarrestar la amenaza para la seguridad marítima en general, por otro.

Las actividades de la Agencia emprendidas más allá de las fronteras de la UE para contribuir a la aproximación a las normas de la UE resultan importantes en el contexto de la **misión en materia de vecindad y ampliación**, por lo que respecta a la futura adhesión de algunos países, pero también, en un sentido más amplio, para ampliar y mejorar las normas sobre seguridad marítima, protección y medio ambiente en las regiones limítrofes.

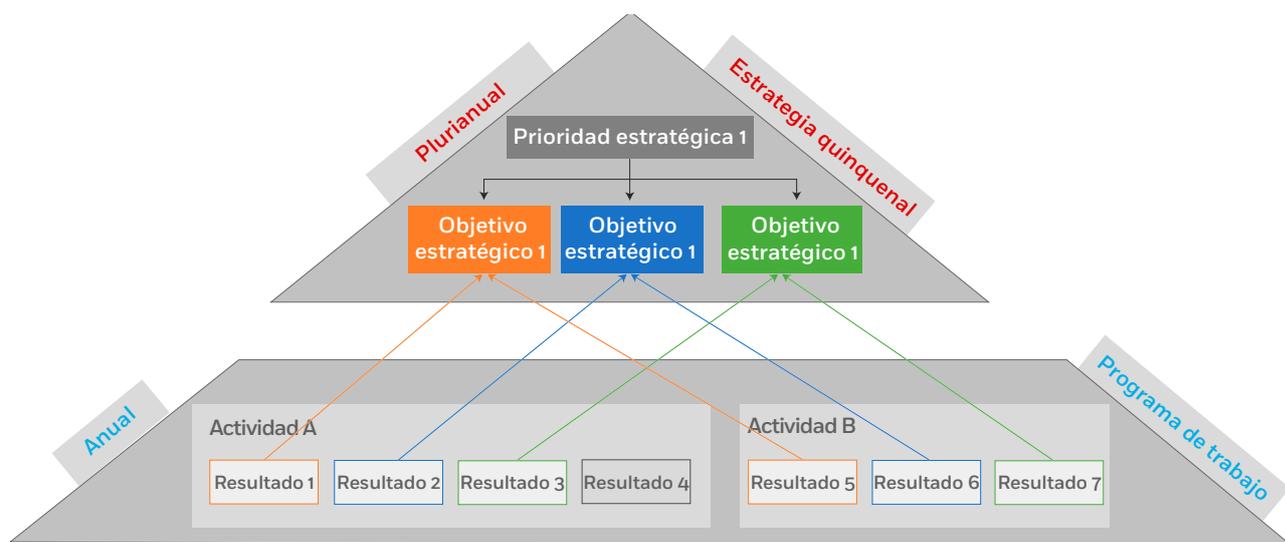
Por último, la Agencia sigue apoyando la respuesta de la UE a la migración y en materia de seguridad a través de su trabajo continuo en el ámbito de la cooperación europea en las funciones de guardacostas y proporcionando a la UE una imagen integral de la situación marítima. Es posible que, en el futuro, la Agencia también desempeñe un papel de refuerzo del apoyo a las tareas de **búsqueda y salvamento**. La EMSA contribuye significativamente en el ámbito marítimo a garantizar la **interoperabilidad de los sistemas de información de la UE**, que constituyen un componente importante de la Unión de la Seguridad, dentro de la **misión en materia de asuntos de interior**.



Los miembros del Consejo de Administración de la EMSA se reunieron los días 20 y 21 de marzo 2019 para intercambiar opiniones sobre las prioridades para los próximos cinco años.

1.5 APLICACIÓN E INDICADORES

El seguimiento de la aplicación de esta estrategia se realizará a través de los procesos de programación y notificación de la Agencia ya existentes. Estos procesos se rigen por el documento único de programación, que, en línea con lo dispuesto en el Reglamento financiero de la EMSA, contiene un programa de trabajo plurianual y un programa de trabajo anual. El documento único de programación establece el vínculo entre las **prioridades estratégicas plurianuales** definidas en la estrategia y las **actividades y resultados anuales** concretos. En concreto, este documento establece el **conjunto de actividades y resultados anuales** que contribuyen a alcanzar cada **objetivo estratégico plurianual**.



Medición del éxito de la estrategia quinquenal:

1. Con carácter anual, la Agencia evaluará **cómo han contribuido a alcanzar los objetivos estratégicos plurianuales las actividades y resultados anuales**. Se tratará de una evaluación cualitativa basada en los datos notificados en el informe anual de actividades consolidado, que se combinará con otros indicadores que puedan resultar pertinentes. Cuando se disponga de ellas, también podrán utilizarse historias de casos para ilustrar la pertinencia y el valor añadido de la Agencia. Otros indicadores, como las solicitudes de uso de herramientas de la EMSA, las solicitudes de participación de la EMSA como socio técnico, la evolución de las actividades financiadas por proyectos, etc., también pueden contribuir a la evaluación del grado de consecución de determinados objetivos.
2. Al final del período cubierto por la estrategia quinquenal, la Agencia evaluará **si se han materializado las prioridades estratégicas plurianuales**. Este ejercicio será doble: por un lado, tendrá en cuenta el alcance de los objetivos estratégicos plurianuales a lo largo de los sucesivos ejercicios y, por otro, tendrá en consideración las opiniones vertidas por las partes interesadas de la EMSA. La satisfacción y la percepción de las partes interesadas en relación con las prioridades estratégicas se medirán por medio de una **encuesta**, que permitirá evaluar la calidad de las interacciones de la Agencia y su perfil en los sectores pertinentes.

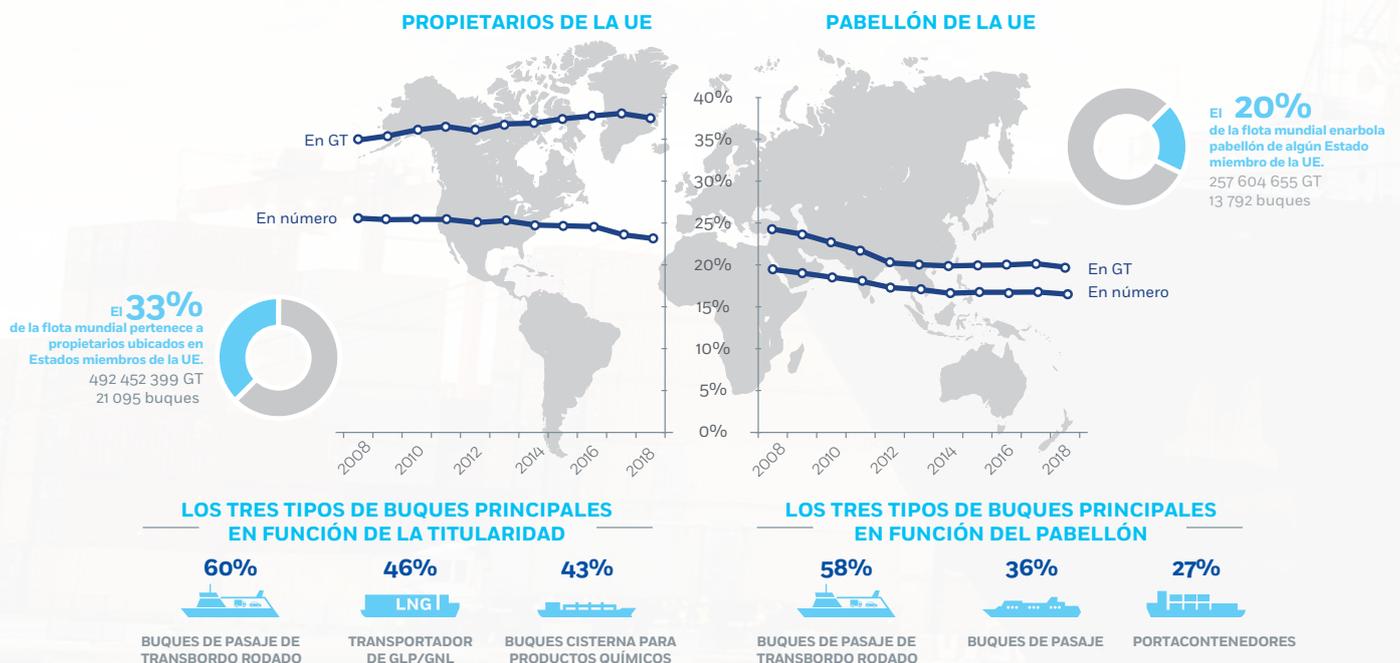
1.6 EL SECTOR MARÍTIMO DE LA UE

El continente europeo es básicamente un continente marítimo. El litoral de la UE tiene una longitud de 68 000 km. Además, la UE alberga veintitrés Estados ribereños y veintisiete Estados de abanderamiento. A pesar del difícil clima económico, la economía azul de la UE se mantiene fuerte, presenta una facturación de unos 658 000 millones EUR y da empleo a más de 4 millones de personas. La importancia del sector marítimo se extiende a varios ámbitos políticos esenciales de la UE: el transporte, el medio ambiente y los océanos, la energía, el mercado interior y la vecindad y ampliación. Para ilustrar algunas de las tendencias del sector, se incluyen a continuación diversas infografías con cifras sobre cada tema abordado. De lo que no cabe duda es de que Europa seguirá reafirmandose como actor principal en el mundo marítimo durante los años venideros.

Nuestra posición

Flota de la UE

Unidad = toneladas de arqueo bruto (GT)
Fuente: Marinfo (base de datos marítimos interna de la EMSA)





Estadísticas sobre marinos en la UE

Esquema informativo de los países de origen y los países de reconocimiento

Fuente: AESM, STCW-IS: informe de 2017

Resumen esquematizado de los marinos poseedores de certificados de aptitud profesional y refrendos que atestigüen el reconocimiento por los países de la UE*, con validez en 2017, según los datos disponibles en el sistema de información STCW-IS de la EMSA



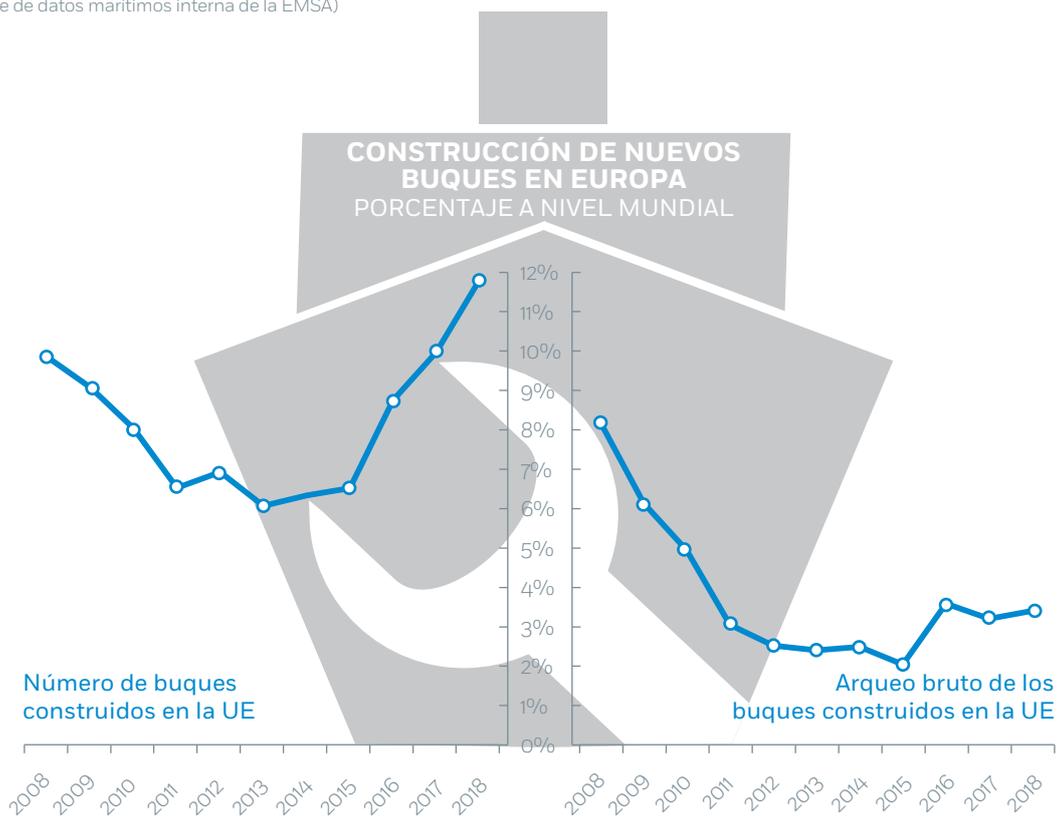
* La referencia a la UE o a los Estados miembros de la UE incluye a Noruega e Islandia.



Construcción naval

Más buques, pero de menor tamaño

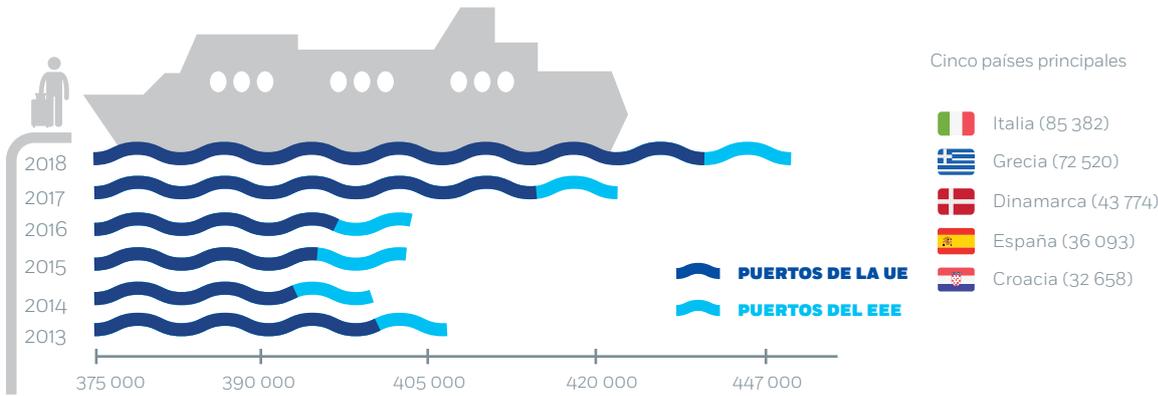
Fuente: Marinfo
(base de datos marítimos interna de la EMSA)



Actividad portuaria comercial y de pasaje

Pasajeros que embarcan y desembarcan en puertos de la UE

Fuente: Eurostat.
Unidad: miles de pasajeros



Tonelaje bruto de las mercancías canalizadas a través de los puertos

Fuente: Eurostat.
Unidad: miles de toneladas



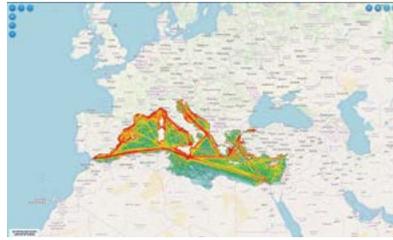
Vigilancia

Mapas de la densidad del tráfico que muestran los patrones de movimiento de los buques

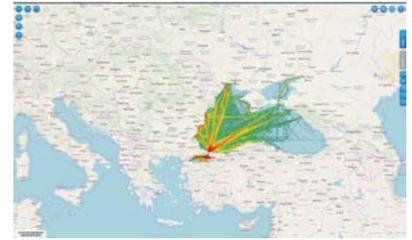
Fuente: EMSA, interfaz gráfica de usuarios del sistema SafeSeaNet (SEG)



Área del mar Báltico (agosto de 2019)



Área del mar Mediterráneo (agosto de 2019)



Área del mar Negro (agosto de 2019)

16 millones

Mensajes totales recibidos por la AESM en un día

AIS-T	8 713 927
AIS-S	7 325 601
SLB	78 973
LRIT	38 286



COBERTURA DE LAS ACTIVIDADES:



96 265

Distintos buques detectados en un día desde diferentes sistemas

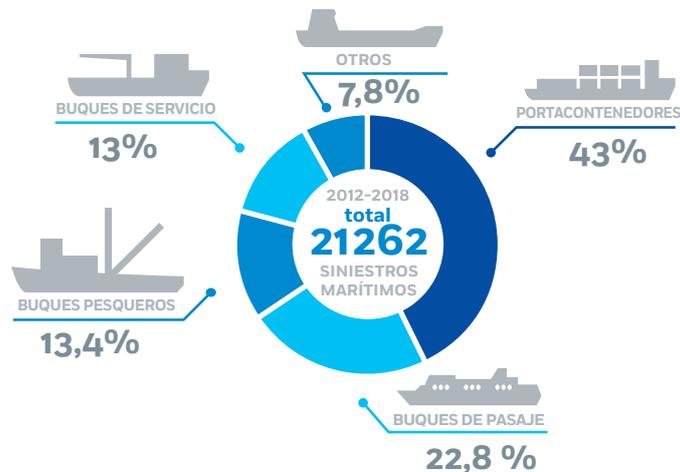
61 803	AIS-S
39 907	AIS-T
6 685	SLB
4 717	LRIT



Accidentes marítimos

Desglose de las cifras

Fuente: EMSA, Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos (EMCIP)



Muertos por categoría de personas



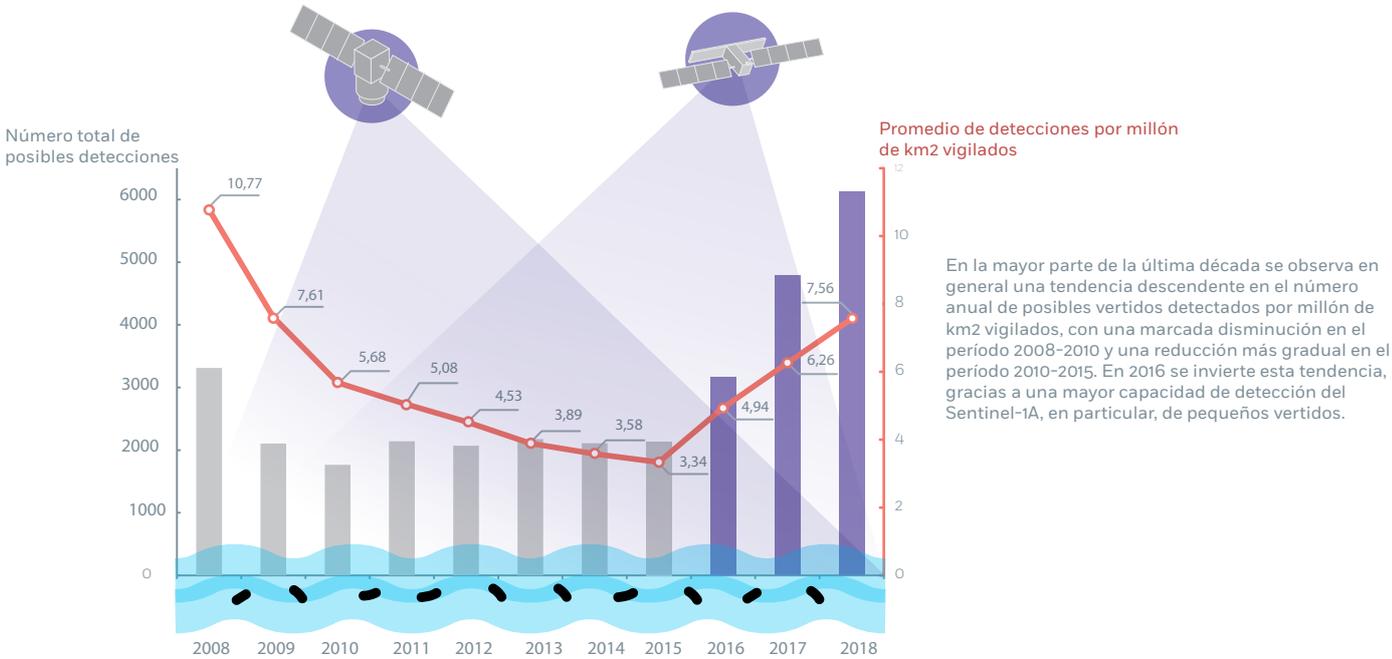
Número de siniestros e incidentes marítimos



Detección de posibles vertidos

Tendencias durante diez años

Fuente: EMSA, CleanSeaNet (servicio de detección de buques y vertidos de hidrocarburos)



Control por el Estado rector del puerto

Trabajando para conseguir un cumplimiento sistemático

Fuente: Memorando de París: informe anual «Consistent Compliance» (cumplimiento sistemático), 2018

CUMPLIMIENTO SISTEMÁTICO



17 952
INSPECCIONES

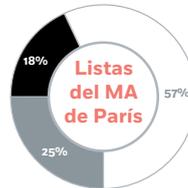
9 368
CON DEFICIENCIAS

566
INMOVILIZACIONES

24
PROHIBICIONES DE ACCESO

En la tendencia trianual se observa una caída significativa en el número de inmobilizaciones, desde el 3,87 % en 2017 hasta el 3,15 % en 2018.

PABELLONES EN LAS LISTAS BLANCA, GRIS Y NEGRA



73 países incluidos en las listas

- 13** en la lista negra
- 18** en la lista gris
- 41** en la lista blanca

El **100%** de los países de la UE se encuentra en la lista blanca

CINCO CATEGORÍAS PRINCIPALES DE DEFICIENCIAS



13%
Seguridad contra incendios



12,07%
Seguridad de la navegación



8,17%
Equipos de salvamento



7,96%
Condiciones de trabajo



7,14%
Certificados y documentos

CAPÍTULO 2

VISIÓN, MISIÓN Y VALORES



BASE JURÍDICA

El artículo 1 del Reglamento de base de la EMSA establece como fin de la Agencia garantizar un nivel elevado, uniforme y eficaz de seguridad marítima, protección marítima, prevención de la contaminación por los buques y lucha contra dicha contaminación, así como lucha contra la contaminación marina causada por las instalaciones de petróleo y de gas, y contribuir cuando proceda a la eficiencia general del tráfico marítimo y del transporte marítimo, de manera que se facilite el establecimiento de un Espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.

VISIÓN

La EMSA tiene por visión ser el centro de excelencia de un sector marítimo de la UE seguro y sostenible.

MISIÓN

La EMSA tiene por misión servir los intereses marítimos de la UE para crear un sector marítimo seguro, protegido, ecológico y competitivo, además de actuar como punto de referencia fiable y respetable en el sector marítimo, tanto en Europa como en el resto del mundo.

La EMSA confía en sus conocimientos técnicos únicos para posicionarse como actor esencial en el sector marítimo europeo y más allá de sus fronteras.

La EMSA se ocupa de cuestiones y tareas relacionadas con la seguridad marítima, la protección, el clima, el medio ambiente y el mercado único, principalmente como prestador de servicios a los Estados miembros y a la Comisión, aunque también como socio innovador y fiable, como centro de información para el sector marítimo europeo y, potencialmente, como referencia a nivel internacional.

VALORES

Calidad, credibilidad, eficiencia, eficacia, transparencia, flexibilidad, inteligencia y equilibrio entre ambos sexos.

CAPÍTULO 3

PRIORIDADES ESTRATÉGICAS DE LA EMSA



La EMSA ha identificado una serie de objetivos en cada una de las cinco prioridades estratégicas. Estos se destacan más abajo, después de cada exposición.

3.1 SOSTENIBILIDAD

PRIORIDAD ESTRATÉGICA:



Contribuir a la agenda ecológica de la UE para el transporte marítimo mediante el refuerzo de la capacidad de la UE para proteger el medio marino, gestionar el cambio climático y afrontar los nuevos desafíos medioambientales

La EMSA se creó a raíz de dos grandes accidentes marítimos ocurridos en aguas de la UE que generaron una enorme contaminación que afectó a vastas extensiones del océano y a miles de kilómetros de litoral. El coste medioambiental y económico de estos accidentes fue enorme. La EMSA actúa en dos frentes para proteger el medio ambiente en el mar y en las zonas que lo rodean —prevención de la contaminación y lucha contra esta— y, en consecuencia, apoya, cuando resulta posible, las políticas de la UE en materia de protección del medio ambiente y la salud marinos y costeros, incluidas la cooperación regional, la economía circular en el ámbito marítimo, los objetivos de desarrollo sostenible de la ONU para 2030 destinados a frenar el cambio climático y la perspectiva de una Europa con neutralidad climática.

La aplicación de la legislación internacional y europea en el campo de la prevención de la contaminación por los buques constituye el primer pilar de la protección medioambiental. La EMSA seguirá prestando asistencia técnica a la Comisión y a los Estados miembros en este campo, que, en el territorio de la UE, abarca las instalaciones portuarias receptoras de desechos, el contenido de azufre de los combustibles (incluidos los combustibles y las tecnologías alternativos), las emisiones de gases de efecto invernadero, la contaminación procedente de buques y la introducción de sanciones para las infracciones, el reciclado de buques, las sustancias antiincrustantes y el seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo.

En los próximos años, la Agencia deberá centrarse aún más en las emisiones de gases de efecto invernadero y la descarbonización, que se ha convertido en el elemento prioritario del programa de trabajo mundial. De este modo, la UE podrá hacer avanzar el programa y cumplir sus compromisos.

También será necesaria una mayor asistencia de la Agencia en relación con la aplicación de la legislación revisada sobre las instalaciones portuarias receptoras de desechos y con la revisión de la Directiva sobre la contaminación procedente de los buques. Además, cabría plantearse una mayor asistencia técnica en el área del reciclado de buques, en la que la EMSA cuenta con los conocimientos técnicos necesarios para apoyar a la Comisión.

Aparte de todo lo anterior, la Agencia considerará la posibilidad de participar en cuestiones emergentes, como el ruido subacuático, los residuos marinos y las emisiones de NOx y de partículas.

Respaldar la elaboración y la aplicación de legislación pertinente sobre el clima y el medio ambiente en la UE y a nivel internacional

La EMSA ha acumulado conocimientos, experiencia y herramientas que pueden servir para otros campos. Por ejemplo, la Agencia podría adaptar a otros combustibles alternativos el enfoque de «capacitación» creado para el GNL y, por tanto, ofrecer una mayor asistencia en relación con los combustibles alternativos, la eficiencia energética y el diseño, en especial en el contexto del Foro Europeo de Navegación Sostenible (ESSF).

La EMSA seguirá ayudando a los Estados miembros a abordar el problema de la transferencia de organismos acuáticos nocivos y patógenos y a aplicar el convenio internacional pertinente (gestión del agua de lastre o sistemas antiincrustantes).

La EMSA también colaborará con las autoridades nacionales y el sector del transporte marítimo para elaborar un código práctico normalizado comúnmente aceptado para el repostaje desde las gabarras o los buques cisterna, en el contexto del Foro Europeo de Navegación Sostenible (ESSF).

En relación con la contaminación por plásticos, la EMSA contribuirá a elaborar unas directrices sobre el modo de minimizar los efectos del transporte marítimo, por ejemplo, reduciendo el uso de plásticos a bordo de los buques, y a aplicar el Plan de acción contra los residuos marinos de la OMI.

Por lo que respecta a las herramientas, la Agencia aprovechará su experiencia con la calculadora de emisiones atmosféricas creada en el contexto del proyecto de inventarios de emisiones para estudiar su posible función en relación con la propia modelización de emisiones a fin de respaldar opciones políticas, pero también para crear modelos de otros contaminantes, como el ruido subacuático o los (micro)plásticos y otros contaminantes químicos.

Intensificar las actividades de prevención de la contaminación capacitando a los Estados miembros y elaborando directrices técnicas y herramientas para el sector marítimo en general

A nivel internacional, la EMSA apoya el trabajo de la Comisión en la OMI y realiza una labor cada vez mayor en cuestiones relacionadas con la mitigación del cambio climático. El papel fundamental de la EMSA en el diseño y la gestión de THETIS-MRV, el sistema de recopilación de datos creado para facilitar el cumplimiento del Reglamento relativo al seguimiento, notificación y verificación, ha reforzado la imagen de la Agencia como posible socio técnico para la elaboración y ejecución de iniciativas a escala de la UE y mundial, tanto en relación con la propia mitigación del cambio climático como en relación con los métodos de ejecución.

Promover y apoyar la elaboración y ejecución de soluciones innovadoras a escala de la UE y mundial para mitigar el cambio climático





El otro pilar de la protección medioambiental es la lucha contra la contaminación. La EMSA ha creado un conjunto de herramientas diseñado para ampliar la capacidad de los Estados miembros para luchar contra la contaminación. Estos recursos están listos para desplegarse previa petición y consisten en una red de buques de intervención ante los vertidos de hidrocarburos, un servicio de asistencia a equipos, reservas de dispersantes y un servicio de apoyo en caso de contaminación por otras sustancias peligrosas. También se dispone de servicios de vigilancia por satélite y, más recientemente, de sistemas de aeronave pilotada a distancia (RPAS) para detectar o controlar vertidos potenciales o ya producidos e identificar a los causantes de la contaminación. Mantener los sistemas de información y comunicación SafeSeaNet y CleanSeaNet de la UE y la red de autoridades de los Estados miembros resulta esencial para poder asistir a las autoridades pertinentes y compartir y consultar la información pertinente sobre el incidente, el buque y la carga al instante.

Gracias a continuas innovaciones y mejoras, el conjunto de herramientas ofrece unas tecnologías y unos métodos de lucha contra la contaminación cada vez más sofisticados y su capacidad de respuesta y adaptabilidad a las condiciones y capacidades regionales es cada vez más rápida. Esta dinámica de continua mejora del conjunto de herramientas de lucha contra la contaminación debe continuar a fin de mantener una elevada capacidad de respuesta de la UE en caso de que se produzca un accidente o un incidente. De forma paralela, la EMSA buscará modos de fomentar el uso del conjunto de herramientas, empleando para ello un planteamiento basado en las necesidades de cada región.

Seguir desarrollando un conjunto de herramientas de lucha contra la contaminación ágil, eficaz, innovador y basado en el riesgo a fin de ampliar la capacidad de los Estados miembros para desalentar y detectar la contaminación procedente de los buques y la contaminación marina causada por las instalaciones de petróleo y de gas, y luchar contra estos tipos de contaminación

Por otra parte, el enfoque de la lucha contra la contaminación debe ampliarse para adaptarse a la estricta agenda ecológica y dejar de limitarse a los habituales sospechosos y a los distintos culpables, esto es, los hidrocarburos, las sustancias químicas, los buques y las instalaciones de petróleo y gas, para centrarse en lo que realmente está en juego: los océanos y el clima. Utilizando este amplio punto de vista, puede identificarse una gran variedad de amenazas adicionales y la EMSA debe examinar dónde y cómo puede ayudar a los Estados miembros a frenarlas. Por ejemplo:

- Habida cuenta del uso de nuevos combustibles relativamente más limpios, puede ser necesario adoptar nuevos planteamientos en la lucha contra los vertidos de hidrocarburos. La EMSA deberá evaluar la idoneidad de los mecanismos existentes de lucha contra la contaminación para estos nuevos combustibles.
- Pueden estudiarse áreas que la EMSA no haya abordado previamente; por ejemplo, cómo podrían adaptarse los mecanismos de lucha contra la contaminación a la retirada de plásticos del medio marino, incluyendo la atenuación de los efectos de los accidentes, como la pérdida de contenedores. La Agencia estudiará la posibilidad de trabajar en función de acuerdos regionales, incluidos los convenios marinos regionales que abordan el problema de los plásticos y los microplásticos en el medio marino.

Prepararse para afrontar nuevos desafíos medioambientales diversificados y en continua evolución

3.2 SEGURIDAD

PRIORIDAD ESTRATÉGICA:



Contribuir a redactar unas normas de seguridad marítima más estrictas, anticipar nuevos retos y expectativas en la seguridad marítima y ofrecer soluciones basadas en los conocimientos con el objetivo de contribuir a reducir los siniestros marítimos y las pérdidas de vidas humanas

La seguridad marítima es la razón de existir de la EMSA desde su creación y seguirá siendo el núcleo de las actividades de la Agencia. El vasto conjunto de iniciativas legislativas de la UE que regulan el transporte marítimo en la Unión requiere la presencia tangible de un organismo técnico que pueda auditar de manera independiente el nivel de aplicación y cumplimiento de la legislación. Este es el papel que ocupa en la actualidad la EMSA y esto es lo que seguirá ofreciendo en el ámbito del apoyo a la Comisión como garante de los Tratados y a los Estados miembros de la UE para el cumplimiento de sus obligaciones. La Agencia continuará con su programa de visitas a los Estados miembros y con sus inspecciones de terceros países y organizaciones reconocidas, tomando en consideración los nuevos requisitos normativos y adaptando sus ciclos y su enfoque general para optimizar los recursos y el proceso de visitas de la EMSA, potenciar los efectos de estas y reducir al mínimo la carga que suponen a las entidades visitadas o inspeccionadas.

La EMSA promoverá una sólida cultura de la seguridad en el transporte marítimo de la UE, apoyando para ello el compromiso y la mejora continua por medio de una mayor variedad de herramientas y servicios de formación y aplicación de las normas. Este conjunto de herramientas se basará en la experiencia y los conocimientos técnicos adquiridos por la Agencia: capacitación, formación, análisis horizontal, análisis coste/eficacia, orientación, conversión de la información recopilada en las visitas e inspecciones en lecciones aprendidas, mejores y buenas prácticas, conocimientos y apoyo al intercambio de información.

En la actualidad, la EMSA es un reconocido centro técnico de debate sobre la seguridad y la sostenibilidad del transporte marítimo. Sus propuestas técnicas y sus contribuciones en los foros adecuados favorecen el debate y contribuyen a avanzar hacia un transporte marítimo más seguro y ecológico. Tal como ha sucedido en el pasado, sus estudios proporcionan la base crítica necesaria para la mejora de las normas y la identificación de soluciones sostenibles. La Agencia reforzará esta función y sus talleres deberían ser los foros para el debate de las opciones técnicas y la formulación de soluciones basadas en los conocimientos.

Liderar el conocimiento técnico y apoyar la elaboración, la aplicación y el cumplimiento de las normas en materia de seguridad





La EMSA seguirá apoyando a las autoridades competentes de los Estados miembros de la UE en sus responsabilidades como Estados de abanderamiento. La Agencia seguirá desarrollando sus facultades de capacitación para ofrecer programas de formación sistemáticos, coherentes y basados en las necesidades que apoyen sus actividades diarias en el ámbito de la implantación por el Estado de abanderamiento; la investigación de accidentes; los equipos marinos; las normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar; etc.

La EMSA continuará dando seguimiento a los debates técnicos en el seno de la OMI y realizará aportaciones técnicas. Además, seguirá ofreciéndose asistencia técnica en relación con la aplicación de la legislación de la UE y los convenios internacionales pertinentes. La información recopilada en las visitas y auditorías de la EMSA supone un valioso activo que, si se incluye en análisis de la seguridad y análisis horizontales, podría respaldar la toma de decisiones y las evaluaciones de riesgos tanto a nivel nacional como de la UE.

Utilizando los conocimientos técnicos y generales adquiridos a lo largo de los años, la Agencia reforzará su asistencia a los Estados miembros en las auditorías realizadas según el plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI (IMSAS). Por otra parte, a través de su iniciativa de resumen dinámico de las autoridades nacionales (DONA), se ofrecerán estadísticas periódicas a las administraciones marítimas para respaldar su trabajo diario.

Las administraciones marítimas modernas deben ser más flexibles y ágiles que nunca. También necesitan controlar sus resultados y el trabajo de las sociedades de clasificación autorizadas para actuar en su nombre (organizaciones reconocidas). La EMSA deberá prestar su apoyo por medio de acciones de capacitación y, al mismo tiempo, ofrecerá sus conocimientos técnicos en relación con los sistemas de gestión de la calidad (Directiva sobre el Estado de abanderamiento). Además, la experiencia, los conocimientos técnicos y la información obtenidos a través de las inspecciones de la EMSA a las organizaciones reconocidas pueden ser una herramienta muy útil y eficaz para complementar las actividades de control de estas organizaciones llevadas a cabo por los Estados miembros.

Apoyar a las administraciones marítimas en el trabajo de implantación por el Estado de abanderamiento

La EMSA también apoya a los Estados miembros en tanto que Estados rectores del puerto, así como a la comunidad más amplia de los miembros del Memorando de París, teniendo en cuenta la contribución de la aplicación armonizada a la lucha contra el transporte marítimo que no se ajuste a las normas y garantizando unas condiciones equitativas para todos. Esta ayuda se materializa en el sistema de información del control por el Estado rector del puerto (THETIS), elaborado y mantenido por la Agencia, y en diversas herramientas de formación y apoyo (p. ej., RuleCheck), incluidas las herramientas de aprendizaje virtual creadas por la EMSA para los inspectores del control del Estado rector del puerto de los distintos Estados miembros.

Las rigurosas normas establecidas por el Memorando de París de París han atraído el interés de otros regímenes de control por el Estado rector del puerto de todo el mundo. Teniendo presente que la EMSA presta asistencia a los miembros del Memorando de París, existe margen para seguir creando herramientas y para exportar soluciones de la UE en este ámbito.

Apoyar a las administraciones marítimas en sus funciones de control por el Estado rector del puerto y favorecer un enfoque armonizado a nivel mundial en este campo

El transporte marítimo no queda a salvo de los rápidos cambios que se están produciendo en nuestro entorno. Aprovechando la competencia y las capacidades que ha acumulado a lo largo de estos años, la EMSA está en condiciones de examinar y abordar los nuevos retos para la seguridad a bordo de los buques portacontenedores y de pasaje de gran tamaño y a bordo de los buques pesqueros.

Los recientes accidentes han puesto de manifiesto la necesidad de revisar y reevaluar los niveles de seguridad de determinadas categorías de buques, en particular, en caso de emergencia. La Agencia contribuirá a ello con su trabajo técnico sobre el análisis de las normas de seguridad, las lecciones extraídas de los accidentes y la evolución en el contexto de la OMI, con el fin de lograr un diseño de la seguridad y un rendimiento de seguridad más adecuados en estos buques. La Agencia se encuentra en una posición idónea para ofrecer un foro para el debate técnico con los expertos de los Estados miembros acerca de cuestiones como la seguridad contra incendios, los incendios en contenedores, cuestiones en materia de seguridad relacionadas con los nuevos tipos de combustibles, la evacuación, el gobierno y la maniobrabilidad.

Intensificar el trabajo en los buques en los que el riesgo y los efectos de los accidentes sean potencialmente mayores

Contribuir a unas normas marítimas más estrictas también entraña participar activamente en la mejora de la seguridad de los buques no regulados por los convenios internacionales pertinentes (p. ej., embarcaciones de recreo o buques pesqueros).

La agencia examinará las lagunas existentes en los convenios internacionales y la legislación de la UE y facilitará el debate técnico sobre estas, ofreciendo, por ejemplo, asistencia técnica en relación con el seguimiento del ejercicio REFIT, donde se prestará atención, en particular, a los buques de pasaje de eslora inferior a 24 metros, los buques construidos con materiales distintos del acero o equivalentes y los buques de pasaje a vela.

La EMSA podría colaborar con los expertos de los Estados miembros y valorar las opciones disponibles, ofreciendo al respecto una plataforma técnica para el debate de las cuestiones relativas a las embarcaciones de recreo. La Agencia también podría examinar las normas y los aspectos operativos de los buques pesqueros y proporcionar un foro para el debate técnico y el intercambio de información sobre las normas nacionales. Además, podrían identificarse las zonas de riesgo para adoptar las correspondientes medidas.

Examinar la posibilidad de iniciar trabajos sobre normas relativas a la seguridad aplicables a los buques no cubiertos por los convenios internacionales pertinentes





Los buques y los sistemas autónomos están generando nuevos desafíos en el ámbito de las normas sobre seguridad, los equipos marinos, el factor humano, la gestión de los riesgos, la seguridad de la navegación en un entorno híbrido y las operaciones de búsqueda y salvamento. A nivel de la UE, la EMSA debe convertirse en la plataforma para el debate técnico estructurado, de forma que reúna a las administraciones, el sector privado y el mundo académico. En el plano internacional, la EMSA debe asistir a la Comisión con el trabajo iniciado a nivel de la OMI sobre los buques marítimos autónomos de superficie (MASS), proponiendo acciones específicas en función de los intereses de la UE.

Ser el mediador técnico en relación con los buques autónomos

Las personas son esenciales para la dotación de seguridad y el funcionamiento seguro de los buques. Las personas también son esenciales para la dotación y el funcionamiento ecológicamente sostenibles de los buques. De hecho, la calidad del transporte marítimo depende en gran medida, en todos los aspectos, de la calidad y el bienestar de los marinos y, por tanto, de factores esenciales que afectan a su carrera: la motivación para ser marinos, la educación y formación disponibles y las condiciones de vida y trabajo, sin olvidar el equilibrio entre ambos sexos en el sector. Los esfuerzos por mejorar la calidad de todos los aspectos del transporte marítimo deberán abordar cada uno de estos factores.

El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar es un componente esencial de la seguridad marítima, y resulta crucial que la Agencia apoye a la Comisión y a los Estados miembros para su aplicación. La EMSA elaborará un programa de inspección eficaz de los sistemas de formación y certificación de terceros para respaldar las mejoras introducidas en el sistema de reconocimiento de la UE por la legislación revisada de la UE. La Agencia también proporcionará asistencia técnica para la próxima revisión del Convenio. El sistema de información STCW-IS será objeto de mejoras, para lo cual se evaluarán distintas opciones destinadas a prestar un mayor apoyo a las autoridades nacionales competentes en relación con los títulos y los refrendos.

Si se examinan otros ámbitos donde la Agencia puede realizar una contribución importante, la experiencia adquirida en el ámbito del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar podría emplearse para apoyar la aplicación del Convenio sobre el trabajo marítimo y otros instrumentos pertinentes de la OIT en lo referente a la aplicación, el cumplimiento y las herramientas, mejorando así las condiciones de vida y trabajo de los marinos.

También podría prestarse atención a la dimensión de «responsabilidad social» del transporte marítimo y a los posibles modos de aumentar la motivación en una profesión que está evolucionando rápidamente tanto a bordo como en tierra, debido también a los avances tecnológicos. Resulta necesario mantener un compromiso continuo de todas las partes interesadas con estas cuestiones.

Tener un papel más destacado en relación con el factor humano en el transporte marítimo

3.3 PROTECCIÓN

PRIORIDAD ESTRATÉGICA



Reforzar la protección marítima en Europa y en otras partes del mundo en las que existan intereses europeos

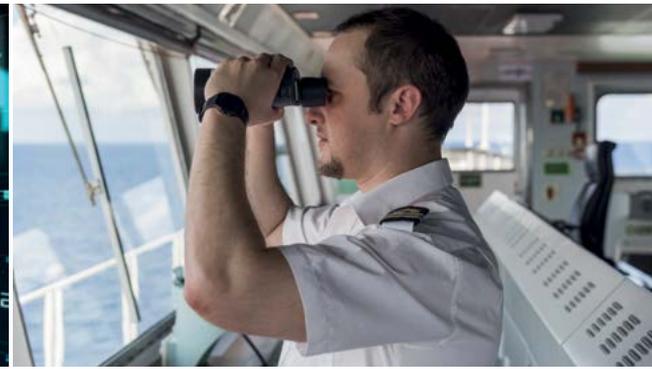
La EMSA tiene un papel activo en la aplicación de la Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea. El papel de la Agencia en la evaluación y la verificación de la aplicación de la normativa de la UE en materia de protección marítima se ha reforzado con los años, de manera paralela al aumento de la demanda de asistencia a la Comisión y al Órgano de Vigilancia de la AELC, que se espera que siga aumentando como reflejo de la creciente importancia de este asunto a nivel de la UE. Por tanto, se mejorará este tipo de asistencia técnica relativa a la protección de los buques y las instalaciones portuarias, en consonancia con el Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (PBIP).

Apoyar la correcta aplicación de la legislación de la UE e internacional en materia de protección marítima

A pesar de haberse diseñado originalmente para la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación, los sistemas de control del tráfico y de detección por satélite de la EMSA ofrecen ahora una imagen integral de la situación marítima en tiempo real a diversos actores del sector marítimo de la UE que desempeñan distintas funciones relacionadas con la prevención de los actos ilícitos (EUNAVFOR en el caso de la piratería; la AECP y los CSP nacionales en el caso de las pesquerías; el Centro de Análisis y Operaciones Marítimas en Materia de Drogas en el caso del narcotráfico; Europol, los cuerpos policiales nacionales y los servicios de guardacostas; Frontex; y las autoridades aduaneras nacionales). La capacidad de vigilancia de la Agencia puede servir de apoyo a la protección marítima en todo el mundo y la EMSA debe estudiar en particular cómo podría garantizarse una mayor protección de la flota mercante de la UE frente a la piratería y el robo a mano armada en todo el mundo, ampliando para ello el alcance de sus servicios marítimos integrados (IMS).

Podrían crearse también otros servicios destinados a alertar a la flota mercante de la UE de las infracciones que afecten a la protección marítima. De este modo, se reforzaría el papel de la UE en el seguimiento internacional en tiempo real de los actos de piratería y otros sucesos y ataques que afecten a la protección marítima a escala mundial. Entre las posibles opciones está la ampliación del alcance geográfico, por ejemplo, al golfo de Guinea, y del tipo de servicios marítimos integrados y otras herramientas de información, entre ellas Copernicus, siguiendo así la línea del servicio prestado por la Agencia a EUNAVFOR.

Ofrecer servicios de información adicionales para proteger la flota mercante de la UE en todo el mundo



La ciberseguridad se ha convertido en un elemento importante para el funcionamiento seguro de los buques junto a los factores «tradicionales» que influyen en la seguridad, como el factor humano, las normas de seguridad y la gestión de la seguridad. La EMSA debe ayudar a compartir prácticas basadas en los conocimientos, concienciar y capacitar para abordar este riesgo en el contexto marítimo, siguiendo la línea de las iniciativas que se han puesto en práctica en la OMI (orientaciones de la OMI) y con la colaboración de la ENISA, de otros organismos de transporte y, posiblemente también, del sector privado.

Proporcionar una plataforma para el sector marítimo donde puedan compartirse mejores prácticas y pueda asegurarse la cooperación intersectorial en materia de ciberseguridad

Como es evidente, la ciberseguridad también constituye una preocupación en relación con los sistemas y las operaciones de la EMSA. Por tanto, deben adoptarse las medidas adecuadas a nivel de la Agencia para proteger las aplicaciones marítimas de la EMSA y otros flujos y servicios de información, como, por ejemplo, las misiones de los RPAS. Además, deben conservarse las medidas existentes en materia de ciberseguridad y, en el caso de redes como SafeSeaNet, los Estados miembros conectados también deben adoptar medidas de protección similares. De forma paralela, la EMSA debe asistir a los Estados miembros a adoptar medidas de protección adecuadas en las redes comunes.

Desarrollar soluciones sólidas para proteger sus aplicaciones marítimas y sus servicios de información

La Agencia lleva tiempo desempeñando funciones en el contexto del plan de acción adoptado con motivo de la Estrategia de Seguridad Marítima de la Unión Europea. Teniendo en cuenta las tareas de la Agencia en el ámbito de la cooperación europea en las funciones de guardacostas, la respuesta a la crisis migratoria y de seguridad, y la fase de transición del CISE (el entorno común de intercambio de información con fines de vigilancia del ámbito marítimo de la UE), y sobre la base de dichas tareas, surgirán más oportunidades para demostrar el valor que ofrece la EMSA y para usar las herramientas existentes a fin de asistir a una comunidad aún más amplia.

Aumentar la participación como socio técnico y operativo en el contexto de la estrategia de protección marítima de la UE

3.4 SIMPLIFICACIÓN

PRIORIDAD ESTRATÉGICA



Contribuir a la simplificación del transporte marítimo en la UE mediante el respaldo de soluciones marítimas digitales a escala de la UE

Uno de los factores que afectan a la eficiencia del tráfico y el transporte marítimo son las formalidades administrativas requeridas en cada puerto de escala a los buques que transportan mercancías y personas. El trayecto puede realizarse con mayor rapidez y sin contratiempos si se armonizan las notificaciones, se reutiliza la información ya notificada y se transmite dicha información al siguiente puerto de escala. Por tanto, para beneficiar al sector marítimo, la Agencia debe desarrollar aplicaciones de datos abiertos.

La EMSA ayudará a la Comisión y a los Estados miembros a facilitar la aplicación del Reglamento sobre el entorno europeo de ventanilla única marítima (EMSWe) y avanzar en la simplificación, la armonización y la racionalización de las formalidades informativas. La Agencia seguirá introduciendo y mejorando las funciones necesarias en SafeSeaNet, el sistema de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo de la UE.

También debe abordarse la cuestión de la interoperabilidad entre los distintos sistemas de notificación y transmisión de datos, a nivel nacional y de la UE, y entre el sector privado y las administraciones públicas. En este sentido, la EMSA prestará su apoyo en el marco del EMSWe.

Apoyar la simplificación, armonización y racionalización de las formalidades informativas

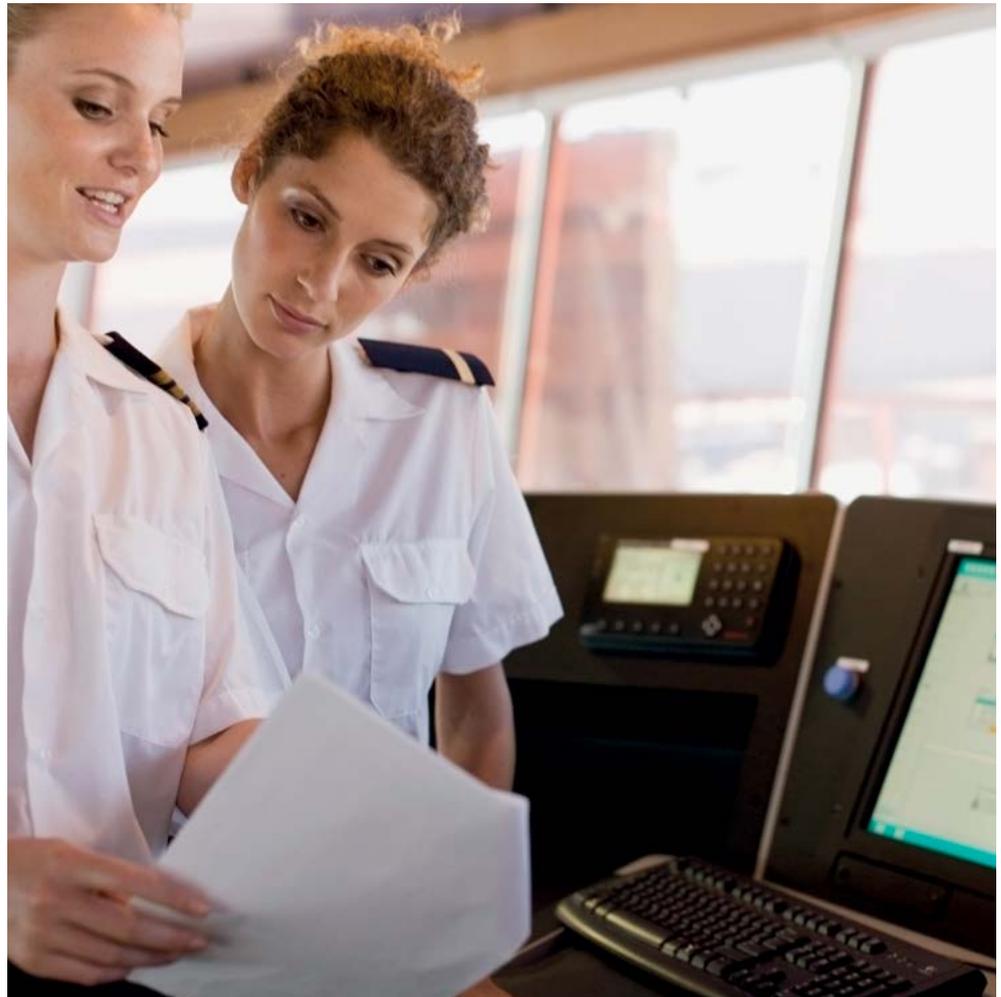
La EMSA debe apoyar la transición del sector marítimo de la UE hacia un entorno en el que no se use el papel. THETIS se mejorará para poner a disposición de sus usuarios los conjuntos de datos o certificados electrónicos pertinentes, incluidos los títulos expedidos en virtud del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, y, en consecuencia, para facilitar el trabajo de los Estados miembros en calidad de Estados de abanderamiento y Estados rectores del puerto. En concreto, el trabajo de los inspectores del control del Estado rector del puerto a bordo de los buques podría centrarse en aquello que verdaderamente necesite verificarse, tras haberse realizado con antelación todos los controles documentales a través de la plataforma segura de THETIS. También se estudiará la creación de un foro que ofrezca oportunidades regulares a las distintas partes interesadas para compartir las mejores prácticas y las lecciones aprendidas.

Apoyar la transición del sector marítimo de la UE hacia un entorno en el que no se use el papel, lo cual conlleva el uso de certificados electrónicos

Para poder seguir avanzando hacia un sistema de ventanilla única, el proceso de digitalización e integración no debe limitarse a las formalidades de información de los buques y a la reutilización y notificación de información «horizontalmente» entre puertos o entre buques y puertos. En el futuro, debería ser posible transmitir la información «verticalmente» a los procesos contiguos, en concreto, a los procesos logísticos de los puertos y los buques, y reutilizar y notificar la información seleccionada para facilitar dichos procesos.

A largo plazo, la EMSA tendrá un papel importante en la optimización de los servicios portuarios con el objetivo de aumentar su eficacia y reducir el impacto medioambiental de las operaciones de transporte marítimo. Aprovechando la información en poder de la EMSA sobre la posición de los buques, unas nuevas herramientas (de aprendizaje automático basadas en Internet) podrían generar información más personalizada para conocer los tiempos de espera promedios antes de que resulten posibles las escalas portuarias (por ejemplo, en los amarres) y para predecir de un modo más preciso los tiempos de llegada y los períodos de inmovilización en puerto de los buques, todo lo cual facilitaría la eficiencia de las operaciones logísticas.

Favorecer la eficiencia general del transporte marítimo en Europa, cuando resulte viable



3.5 VIGILANCIA

PRIORIDAD ESTRATÉGICA



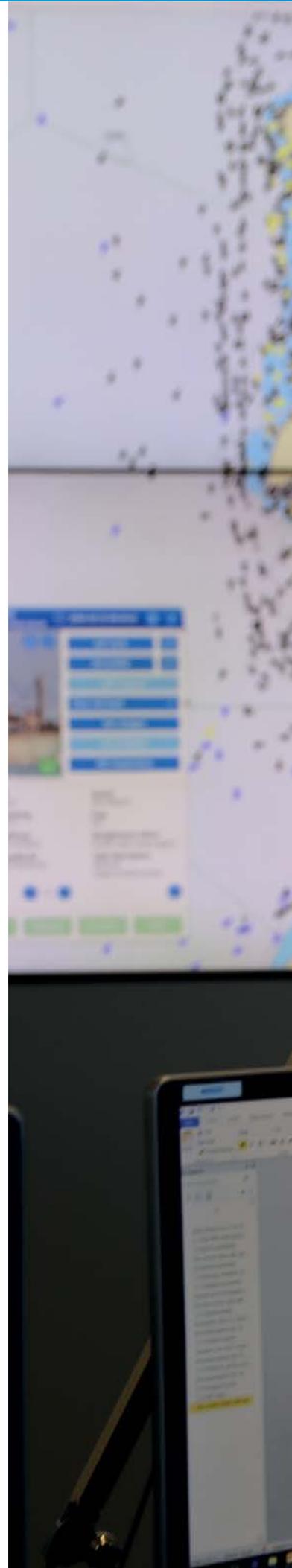
Reforzar el papel de la EMSA como principal centro de gestión de la información para la vigilancia marítima

La EMSA se ha convertido en los «ojos de la UE en el mar» gracias a la aplicación eficaz del concepto original de un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo con vistas a mejorar la seguridad y la eficacia de dicho tráfico, mejorar la respuesta a los incidentes, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas en el mar y contribuir a una mayor prevención y a la detección de la contaminación por los buques; y gracias a un apoyo sin precedentes a los Estados ribereños. Tras las inversiones realizadas a lo largo de los años en hardware, software y conocimientos, la EMSA goza en la actualidad de la capacidad de combinar numerosos sensores de datos y servicios y de ofrecer una imagen de la situación marítima rica e integrada. Una adición importante a este sistema ha sido el servicio de vigilancia marítima de Copernicus, que ha contribuido a ampliar la base de usuarios de la EMSA y constituye una pieza fundamental de la información sobre vigilancia para los próximos años. La última incorporación al conjunto de herramientas de vigilancia son los datos obtenidos por los RPAS, que en la actualidad ofrecen un nivel de vigilancia mucho más completo en alta mar.

Con los servicios marítimos integrados, la Agencia se ha convertido en el principal proveedor de una imagen de la situación marítima en Europa, que puede servir a un número potencialmente infinito de partes interesadas del sector marítimo y de otros sectores, como, por ejemplo, los servicios de orden público y policía u otras agencias de la UE. Aunque parte de esta información es restringida, otra parte podría proporcionarse al público general.

SafeSeaNet, el nombre que recibió el concepto original, sigue siendo la piedra angular de la información sobre el tráfico marítimo en la UE destinada a respaldar su seguridad y eficiencia. El sistema seguirá mejorándose para dar respuesta a las necesidades de los usuarios y adaptarse a los avances tecnológicos.

Seguir mejorando las funciones y la eficacia del sistema de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo de la UE



Por lo que respecta a las nuevas tecnologías que ofrecen la posibilidad de aumentar la capacidad de vigilancia de la UE, la EMSA ha comenzado a evaluar la funcionalidad del sistema VDE (intercambio de datos en VHF) en las comunicaciones entre el buque y la estación costera. Las comunicaciones por satélite proporcionarán una cobertura mundial. Este sistema frontal voluntario basado en las comunicaciones por satélite también puede utilizarse en las comunicaciones de búsqueda y salvamento, la indicación de los planes de travesía, la información sobre las condiciones meteorológicas y sobre el hielo, etc.

En diversos campos, la Agencia está siguiendo los últimos avances tecnológicos de naturaleza preoperativa que pudieran ser de interés para los Estados miembros o la Comisión. Por ejemplo, en el caso de la imagen de la situación marítima, la Agencia está buscando nuevas constelaciones de satélites y nuevos sensores para añadir datos y nuevas fuentes de información sobre los buques (p. ej., detección de firma de radar, estaciones en plataformas a gran altitud, etc.). Esta actividad es importante para mantenerse al día y poder ofrecer a los Estados miembros nuevos servicios que, de lo contrario, no resultarían viables a nivel nacional.

Seguir atentamente la aparición de tecnologías prometedoras y emplearlas para ofrecer nuevos servicios a los Estados miembros y a la Comisión

A fin de aprovechar al máximo la información recopilada por la Agencia en los últimos quince años, podrían desarrollarse el aprendizaje automático y el análisis de datos por medio de la inteligencia artificial. De este modo, se asistiría a los Estados miembros en una amplia variedad de tareas, desde la elaboración de estadísticas sobre los buques hasta la detección de puntos conflictivos en materia medioambiental y de seguridad en sus aguas, la predicción de la posición de los buques ahora o en el futuro inmediato, la mejora del cribado de los buques de interés, la supervisión automática del comportamiento, etc. El desarrollo y el uso de estas nuevas funcionalidades deberían formularse y perfeccionarse en estrecha colaboración con los usuarios de los Estados miembros.

Desarrollar aplicaciones de aprendizaje automático e inteligencia artificial para mejorar la evaluación del riesgo, la previsibilidad de la posición de los buques, las estadísticas y la innovación

Basándose en su experiencia en el ámbito de la vigilancia, esto es, en la recopilación, el procesamiento, la combinación, la integración, la transformación y la producción de una imagen de la situación marítima individualizada, la Agencia apoya ahora el desarrollo de CISE, el entorno común de intercambio de información, mejorando así las posibilidades de crear conciencia situacional en diversas comunidades (no marítimas). De este modo, la Agencia reforzará su papel y su perfil en el sector de la vigilancia y tendrá la capacidad de enriquecer la imagen de la situación marítima cuando CISE entre en su fase operativa.

Aprovechar los conocimientos en vigilancia para lograr una mayor interacción con el resto de servicios de vigilancia de la UE en beneficio de los servicios marítimos y para aportar un valor adicional a la UE

La búsqueda y el salvamento ocupan un lugar destacado entre los objetivos originales de SafeSeaNet: mejorar la respuesta a «los incidentes, los accidentes, o las situaciones potencialmente peligrosas en el mar, incluidas las operaciones de búsqueda y rescate». La EMSA podría contribuir a alcanzar este objetivo mediante la mejora de las herramientas de información personalizada y la capacitación con actividades de formación y ejercicios.

La Agencia ofrece la función SARSURPIC (imagen de la superficie para búsqueda y salvamento) a los usuarios de los servicios marítimos integrados. De manera concertada con los usuarios, la Agencia puede estudiar si pueden ofrecerse otras funciones para asistir en los casos de búsqueda y salvamento. Además, podría crearse un procedimiento operativo para favorecer un uso más adecuado de los servicios RPAS de la EMSA en las misiones de búsqueda y salvamento de los Estados miembros. La Agencia procurará también acortar y aumentar la disponibilidad de los servicios satelitales de apoyo a las solicitudes nacionales de búsqueda y salvamento (declaración de emergencia).

Además, la Agencia podría contribuir mediante actividades de formación y orientación y ejercicios de simulación teórica que reúnan a expertos técnicos de los Estados miembros con el fin de identificar cómo podría asistir la Agencia en la planificación, la cooperación y las operaciones nacionales de búsqueda y salvamento.

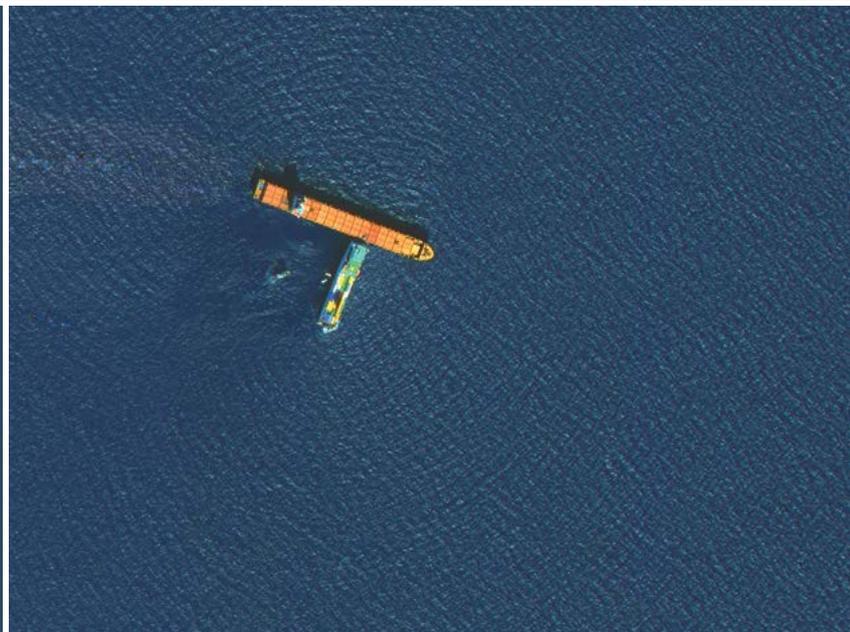
Respaldar las actividades de búsqueda y salvamento de los Estados miembros

Las cifras muestran un interés creciente por los datos sobre la posición de los buques entre los usuarios de las aplicaciones marítimas de la EMSA. Cada vez se encuentran disponibles más datos, históricos y diarios, sobre la posición de los buques. Los usuarios desean poder acceder a los datos en tiempo real mediante herramientas que les permitan gestionarlos y analizarlos. Para seguir ofreciendo unos servicios de la máxima calidad, la Agencia podría alojarlos en Internet. De este modo, podría adaptarlos al creciente número de usuarios, datos y servicios, ya que las tecnologías utilizadas en la actualidad han alcanzado su límite.

Unos servicios basados en Internet facilitarían su expansión y su adaptación a cualquier incremento del volumen o de las funciones. Esta es una condición previa para que la Agencia pueda ofrecer una nueva generación de servicios, que podrían incluir servicios de conexión entre las empresas y las administraciones públicas, certificados electrónicos, el aprendizaje automático y la inteligencia artificial, tal como se han expuesto en otros puntos de la presente estrategia.

Trasladar a Internet la imagen de la situación marítima de la UE y examinar el valor añadido de otros servicios basados en Internet





CAPÍTULO 4

PLANTEAMIENTO Y RASGOS

CARACTERÍSTICOS DE LA EMSA



4.1 FUNCIONES Y RELACIONES EN EL SECTOR

Desde una perspectiva horizontal que tenga en cuenta las cinco «P» (prioridades estratégicas), la EMSA debería ajustar sus interacciones con las partes interesadas y su perfil en el sector marítimo de forma que respalde las prioridades estratégicas descritas en la sección anterior y pueda cumplir mejor su misión. Para conseguirlo, se han identificado cuatro funciones estratégicas transversales junto con sus correspondientes objetivos estratégicos transversales.

La misión central de la EMSA es ayudar a los Estados miembros y a la Comisión a aplicar la política de la UE. En su papel de prestador de servicios a estos dos actores clave, la EMSA buscará el modo de mejorar su asistencia mediante servicios renovados y consolidados basados en sus quince años de actividad. La EMSA también interactúa con otras partes interesadas como socio de confianza de diversos entes de la UE y, de un modo más amplio, en el sector marítimo europeo. En el ámbito exterior, la Agencia posee la capacidad de exportar soluciones de la UE y podría convertirse en una referencia internacional, apoyando de este modo los objetivos e intereses de la UE. Por último, en todas las interacciones y en todas las actividades subyace el conocimiento técnico. Por tanto, la EMSA debe basar su actividad en todo caso en el conocimiento, debe apoyarse en la tecnología y debe ser innovadora.

LA EMSA COMO PRESTADOR DE SERVICIOS



Actividad legislativa y aplicación de la ley

La asistencia técnica a la Comisión es fundamental y constituye una de las principales tareas de la EMSA desde su creación en 2002. Tras más de quince años de actividad, la EMSA ha acumulado una dilatada experiencia y conocimientos técnicos en sus diferentes ámbitos de competencia. La Agencia intensificará los esfuerzos destinados a aprovechar este conocimiento para optimizar el apoyo prestado a la Comisión a fin de que esta realice el trabajo preparatorio necesario para actualizar y elaborar la legislación, incluidas las medidas de ejecución. Una de las fuentes esenciales de información debe proceder de los ciclos de visitas y adoptar la forma de análisis horizontales. Tal como se ha indicado en la sección 3.2, la EMSA puede ofrecer una plataforma única para el debate técnico y para facilitar la comprensión mutua y la convergencia de opiniones entre los Estados miembros, ayudando de este modo a la Comisión a iniciar el proceso legislativo de la UE y a garantizar la coordinación de la UE en materia de elaboración de políticas y normas internacionales.

Consolidar el apoyo de la EMSA a la Comisión para la elaboración de actos jurídicos de la UE e internacionales y para evaluar su aplicación

Aprendizaje

El aprendizaje y el desarrollo profesional son esenciales para respaldar una mayor cualificación y aumentar las competencias de los expertos de los Estados miembros y de los actores sobre el terreno. Los seminarios, los talleres, los seminarios web y las jornadas informativas, además de las actividades y las herramientas en línea, estarían dirigidas a respaldar el desarrollo profesional y las vías de cualificación, gracias a los conocimientos técnicos y generales únicos con los que cuenta la Agencia. La Agencia adoptará un enfoque modular para la formación y el desarrollo profesional, apoyará a las autoridades competentes y tendrá en cuenta otras innovaciones de la UE, como el marco sectorial de cualificaciones, para la formación de los inspectores de los Estados de abanderamiento, los oficiales de control del Estado rector del puerto, los agentes encargados de la protección medioambiental, el personal de búsqueda y salvamento, el personal del sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y otros puestos similares.

Las nuevas tecnologías servirán para respaldar este nuevo concepto gracias al aprendizaje a distancia y la realidad virtual, apoyando así las necesidades de formación y capacitación de los Estados miembros.

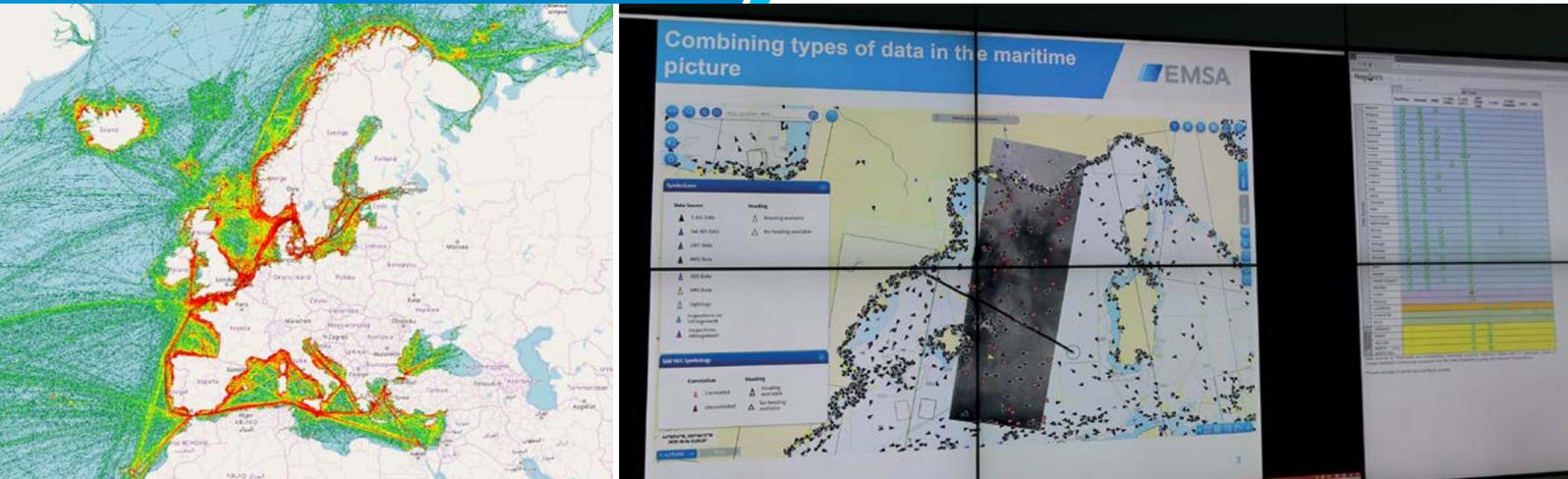
Ampliar y formalizar los programas de formación de la EMSA



Curso preparatorio sobre el IMSAS (plan de auditorías de los Estados miembros de la OMI), 20 de noviembre de 2019



Curso de capacitación básica sobre la investigación de accidentes, 27 de junio de 2019



De los datos a la información y de la información al conocimiento

Pasar de la gestión de datos a la gestión de información, creando nuevas herramientas para analizar los datos. La Agencia está recopilando varios conjuntos de datos de gran volumen en diversos ámbitos marítimos. Con estas nuevas herramientas, basadas en parte en el aprendizaje automático, puede extraerse más información y pueden derivarse servicios a partir de los datos existentes en beneficio de los Estados miembros y la Comisión.

Los datos de la EMCIP y otras fuentes disponibles sobre la investigación de accidentes se utilizarán para respaldar el análisis de la seguridad y la identificación de zonas de riesgo, y para apoyar la elaboración de políticas y la actividad legislativa.

Además, deberán llevarse a cabo una gestión y un análisis más interactivos e integrados de los datos existentes en beneficio de la EMSA y las partes interesadas. Por ejemplo, podría concebirse la posibilidad de que bastara un clic en la imagen de un buque en la pantalla para que se analizaran y combinaran todos los datos disponibles, de modo que ofrecieran la información respectiva de ese buque en un único entorno.

Identificar tendencias, riesgos, lecciones aprendidas y mejoras en la aplicación o en la legislación. Un pequeño paso es, por ejemplo, el que suponen las herramientas de mapas de densidad del tráfico y de supervisión automática del comportamiento. En este ámbito, resulta posible realizar más avances con la colaboración de los Estados miembros y la Comisión. Al igual que ocurre con la identificación de puntos conflictivos en materia de seguridad marítima en aguas europeas, también es posible conseguir estos avances para los vertidos deliberados en el mar, las tendencias de determinados tipos de tráfico marítimo, la detección de patrones de tráfico o comportamientos en el mar, la «supervisión automática del comportamiento vinculada» para cribar los buques de interés y las alertas personalizadas para simplificar el trabajo de las autoridades de guardacostas.

Además, a través del nuevo portal DONA (resumen dinámico de las autoridades nacionales), la Agencia podrá ofrecer estadísticas y tendencias periódicas destinadas a satisfacer las necesidades de los Estados miembros como Estados de abanderamiento, Estados rectores del puerto y Estados ribereños.

Ampliar los servicios de información de modo que se analicen datos y se identifiquen tendencias y riesgos para aumentar la seguridad, la protección y la sostenibilidad

LA EMSA COMO SOCIO DE CONFIANZA



Cooperación interinstitucional en las funciones de guardacostas

Utilizar los vastos conocimientos marítimos de la EMSA, sus conocimientos técnicos en el sector marítimo y la imagen de la situación marítima para fomentar la cooperación en las funciones de guardacostas. La EMSA deberá consolidar su papel como pilar de la seguridad, la protección y el medio ambiente marítimos en el marco de la cooperación interinstitucional en las funciones de guardacostas. En un contexto en el que las tres agencias están poniendo en marcha un número cada vez mayor de iniciativas intersectoriales, la EMSA seguirá promoviendo, junto con la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas (Frontex) y la Agencia Europea de Control de la Pesca (AECP), la colaboración estrecha entre las autoridades nacionales pertinentes responsables de las funciones de guardacostas. Los productos y servicios, del intercambio de información a la capacidad de vigilancia y del análisis del riesgo a la capacitación, servirán a una comunidad más amplia. La Agencia debería ampliar su cartera de clientes y, por tanto, prestar sus servicios a un número mayor de autoridades y a autoridades nuevas en la UE y fuera de sus fronteras (por ejemplo, extendiendo el concepto de las funciones de guardacostas a los países de la PEV).

Interactuar con la Agencia Europea de la Guardia de Fronteras y Costas y la Agencia Europea de Control de la Pesca para aumentar la cooperación europea en funciones de guardacostas



Evento anual de la Guardia Europea de Fronteras y Costas, 15-17 de abril de 2019 (Polonia)

Sector privado

Realizar un seguimiento de las tecnologías de naturaleza preoperativa más recientes elaboradas por el sector privado y convertirlas en servicios destinados a los Estados miembros cuando resulte pertinente. En este sentido, se han obtenido buenos resultados con SAT-AIS y se vislumbran nuevas oportunidades en el futuro (p. ej., el sistema de intercambio de datos en VHF, o VDES). Además, cuando resulte posible y pertinente, algunos módulos de la plataforma de aprendizaje virtual podrían ponerse a disposición del público general y de diferentes partes interesadas, tal como ya se ha hecho con el módulo de concienciación sobre la ciberseguridad en el ámbito marítimo.

Interactuar con el sector privado para favorecer la transferencia de conocimientos y proporcionar asesoramiento técnico marítimo sin carácter comercial

Actividades financiadas por proyectos

La EMSA se asocia con un número cada vez mayor de actores de todo el panorama marítimo de la UE a través de una serie de actividades. Muchas de estas se conocen como «actividades financiadas por proyectos», que se articulan mediante acuerdos con otras agencias de la UE o la Comisión y mediante un régimen de recursos propio. Estas actividades tienden a utilizar el conocimiento técnico previo de la Agencia, sus herramientas y sus servicios para aportar valor a otras entidades y comunidades pertinentes de la UE y, posiblemente, para complementar o enriquecer los servicios que ofrece la Agencia a sus principales interesados, ya sea de manera directa, por ejemplo, mediante fuentes de datos adicionales, ya sea indirectamente, por ejemplo, por su contribución a un ciclo de innovación y mejoras que pudiera aportar futuros beneficios. Este tipo de cooperación ayuda a crear sinergias y a evitar las duplicidades en los trabajos realizados. Las actividades actualmente financiadas por proyectos son el ANS con Frontex, el ANS con la AECP, el servicio de vigilancia marítima de Copernicus, THETIS-MRV, THETIS-EU (módulo sobre el azufre), el proyecto de interoperabilidad y la fase de transición de CISE.

Buscar sinergias con organismos y comunidades de la UE complementarios y aportar valor a la UE

De las fronteras a las cuencas y a las regiones

Los terceros países que comparten cuencas marítimas con la UE influyen en la seguridad y la sostenibilidad de dichas cuencas. En el contexto de los mecanismos IAP y PEV, la EMSA contribuye a un mayor cumplimiento de las normas internacionales y a la capacitación en los correspondientes países, promoviendo así un transporte marítimo más seguro y limpio alrededor de la UE. No solo perdurará este compromiso, sino que cabe esperar su ampliación tanto desde el punto de vista geográfico como en su alcance, entre otros modos, mediante un enfoque basado en las cuencas marítimas y una mayor cooperación con los miembros de los convenios marinos regionales para la protección del medio ambiente marítimo y costero en las cuatro regiones marinas que rodean Europa.

Apoyar las políticas de vecindad y de cuenca marítima de la UE para mejorar y armonizar las normas

LA EMSA COMO REFERENCIA INTERNACIONAL



Organizaciones internacionales y política exterior

Incrementar la cooperación con la OMI, la UMM, la OIT y la IALA. Al aportar conocimientos técnicos para apoyar el trabajo de la Comisión y de los Estados miembros en las organizaciones internacionales pertinentes, la EMSA puede aumentar la contribución de la UE a un transporte marítimo seguro, protegido y sostenible.

Además, por ser un actor cada vez más respetado en la escena marítima internacional, la Agencia también podría reforzar sus relaciones con algunos socios internacionales, como la OMI, la OIT, la UMM, etc., en particular, en el ámbito de la capacitación.

Explorar las opciones que pueden contribuir a establecer iniciativas específicas relacionadas con la cooperación para el desarrollo. La seguridad y la protección del medio marino podrían ser objeto de iniciativas específicas en las que participaran países en relación con los cuales la UE hubiera adoptado políticas de asistencia en el marco de la cooperación para el desarrollo, y la Agencia podría actuar como socio técnico para respaldar dicha actividad.

Aumentar el apoyo técnico y operativo donde la EMSA pueda añadir valor a las políticas exteriores europeas pertinentes



Evento anual de la Guardia Europea de Fronteras y Costas, 15-17 de abril de 2019 (Polonia)



Segunda Cumbre Internacional de Guardias Costeras, 20-21 de noviembre de 2019 (Tokio, Japón)

LA EMSA COMO CENTRO DE INFORMACIÓN



Datos abiertos

Reforzar la masa crítica de información marítima añadiendo nuevos tipos de información y nuevas formas de tratar o presentar la información, y poner la información a disposición de un mayor número de usuarios, tanto en el ámbito de las administraciones públicas como en otros ámbitos. La tendencia generalizada de las administraciones públicas es ofrecer datos abiertos al público en general. Un ejemplo de esto a escala de la UE es la política de libre acceso a los datos de Copernicus. THETIS-MRV representa un primer caso en el que la EMSA no se ha limitado a apoyar a los Estados miembros y la Comisión, puesto que ofrece una herramienta de notificación al sector privado y al público. Mientras tanto, se ha entablado un debate para establecer una imagen pública de la situación marítima (PMP). Se trata de una tendencia que continuará y, por tanto, debería permitirse a la Agencia prestar también este tipo de servicio.

Proporcionar un centro de información marítima de la UE y ofrecer un punto de acceso para datos abiertos

Investigación

La EMSA seguirá acumulando conocimientos técnicos en las áreas de la seguridad, la protección, el clima y el medio ambiente. La Agencia debería apoyar el intercambio de información sobre la investigación marítima como parte de su mandato en la UE y a escala internacional. Las iniciativas en curso deberían supervisarse y podrían organizarse eventos a intervalos regulares para ofrecer a las partes interesadas la oportunidad de reunirse e intercambiar opiniones. De este modo, la Agencia podrá apoyar el esfuerzo de los interesados por realizar un seguimiento de los avances y creará valor añadido al facilitar el intercambio de información.

Apoyar la innovación y el desarrollo de nuevas tecnologías



4.2 RASGOS CARACTERÍSTICOS DE SU ORGANIZACIÓN

Implantar unos principios de gestión eficaces, transparentes, SMART, orientados al cliente y con equilibrio entre ambos sexos.

Las iniciativas y las tareas mencionadas requieren una organización dinámica y flexible que se adapte a los desafíos y las oportunidades identificados en las páginas anteriores.

El conocimiento técnico del personal de la EMSA seguirá siendo el eje central en el que se base la prestación de los servicios, la asistencia técnica y el apoyo únicos de la Agencia a sus principales interesados. Al realizar estas actividades, la EMSA procurará ser aún más eficiente y ecológica como organización, tanto en sus procesos internos como en su interacción con las partes interesadas externas.

Para afrontar la creciente variedad y complejidad de los problemas cotidianos en la Agencia, se hará un mayor uso de grupos operativos, a fin de sacar partido a determinadas habilidades concretas y poder lograr así los mejores resultados posibles. Además, si esto se combina con un mayor grado de digitalización, la EMSA podrá adaptarse más rápidamente al futuro entorno de trabajo.

La Agencia también ha adoptado medidas encaminadas a mejorar el equilibrio entre ambos sexos para que la igualdad de oportunidades sea un aspecto evidente en el entorno de la EMSA.



El personal de la EMSA participa en una jornada de limpieza de las playas de la UE, 20 de septiembre de 2019

© Agencia Europea de Seguridad Marítima 2020

Fotografías: Monty Rakusen/GettyImages.com; Travel mania/shutterstock.com; jorisvo/shutterstock.com; Anton Balazh/shutterstock.com; corlaffra/shutterstock.com; EpicStockMedia/shutterstock.com; donvictorio/shutterstock.com; Oleksandr Kalinichenko/shutterstock.com; symbiot/shutterstock.com; tonton/shutterstock.com; T-Design/shutterstock.com; rasti sedlak/shutterstock.com; Peter Krocka/shutterstock.com; AlexKolokythas/shutterstock.com; Ververidis Vasilis/shutterstock.com; Photomarine/shutterstock.com; jirapong/shutterstock.com; ImmersionImagery/shutterstock.com; Aytug askin/shutterstock.com; Zerocreatives/iStock.photo.com; datos de los satélites Sentinel de Copernicus (2019); Igor Kardasov/shutterstock.com; mkos83/iStock.photo.com; personal de la AESM.



ACERCA DE LA AGENCIA

EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA

La Agencia Europea de Seguridad Marítima es una de las agencias descentralizadas de la Unión Europea. La misión de la Agencia, con sede en Lisboa, es garantizar un nivel elevado de seguridad marítima, protección marítima, prevención de la contaminación por los buques y lucha contra dicha contaminación, así como lucha contra la contaminación marina causada por las instalaciones de petróleo y de gas. El objetivo general es promover un sector marítimo seguro, limpio y económicamente viable en la UE.



Datos de contacto para obtener más información

Agencia Europea de Seguridad Marítima

Praça Europa 4
Cais do Sodré
1249-206 Lisboa
Portugal

Tel. +351 211209 200 / Fax +351 211209 210
emsa.europa.eu / [Twitter@EMSA_Lisbon](https://twitter.com/EMSA_Lisbon)