# COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

**COM(95) 28 final**
**Bruselas, 13.02.1995**

**95/0028 (SYN)**

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

## SOBRE LA GESTION DE LA SEGURIDAD DE TRANSBORDADORES DE PASAJEROS DE CARGA RODADA

(presentada por la Comisión)

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

## INTRODUCCIÓN GENERAL

1. La tragedia del hundimiento del transbordador de carga rodada *Estonia* en su travesía entre Tallin y Estocolmo el 28 de septiembre de 1994, que causó la muerte de más de 900 personas, ha llamado una vez más la atención de todas las partes interesadas sobre la urgente necesidad de tomar medidas destinadas a aumentar la seguridad de los buques de pasajeros. Esta catástrofe viene a engrosar una larga lista de accidentes de transbordadores, los más conocidos de los cuales fueron los del *Scandinavian Star* y el *Herald of Free Enterprise*. El cuadro que figura en el Anexo muestra las circunstancias y el número de víctimas de otros importantes siniestros ocurridos en transbordadores desde 1980.

2. En febrero de 1993, la Comisión presentó al Parlamento y al Consejo su Comunicación relativa a una política común de seguridad marítima[1], que incluía un programa de acción en materia de incremento de la seguridad de los buques de pasajeros. Varias medidas concretas sobre la formación de las tripulaciones, las sociedades de clasificación y el control estatal de los puertos contribuirán a mejorar considerablemente la seguridad de los transbordadores de carga rodada. El Consejo ya adoptó el 22 de noviembre de 1994 las dos primeras propuestas. Los servicios de la Comisión también están preparando en la actualidad una propuesta sobre las normas de construcción de los buques de pasajeros no incluidos aún en los convenios internacionales.

3. Falta todavía un elemento importante: la gestión de la seguridad de los transbordadores de carga rodada. La mayor parte de las industrias de alto riesgo cuentan con normas y procedimientos de seguridad claros y detallados que afectan a todos los aspectos de sus actividades. En este sentido, la industria naval va a la zaga, lo que ha sido reconocido por la Organización Marítima Internacional (OMI). Nuevos trabajos en el seno de esta organización han conducido a la adopción de la Resolución OMI A. 741 (18), relativa al Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código CGS). Esta Resolución se integrará posteriormente en el Convenio SOLAS 74 (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar). Sin embargo, sólo será aplicable a los transbordadores de carga rodada a partir del 1 de julio de 1998. Además, la redacción del Código CGS revela su carácter recomendatorio.

4. La Comisión ya señaló en el apartado 28 del capítulo 2 de su Comunicación antes citada la necesidad de examinar una aplicación obligatoria específica de este código a los buques de pasajeros. La fecha propuesta por la OMI (julio de 1998) es demasiado lejana, por lo que la Comisión propone anticipar esta fecha (julio de 1996, tal como sugirió el

---

[1] COM (93) 66 final de 24 de febrero de 1993.

Consejo en su Resolución del 22 de diciembre de 1994[2]) y garantizar la obligatoriedad de todas las disposiciones de dicho código para todas las compañías que explotan transbordadores de carga rodada con origen o destino en los puertos de la Comunidad. Así, a partir del 1 de julio de 1996, todas las compañías que explotan transbordadores de carga rodada, independientemente de su pabellón, dispondrán de una política integrada en materia de gestión de la seguridad para su aplicación efectiva a bordo de todos sus transbordadores de carga rodada.

## NECESIDAD DE UN REGLAMENTO DEL CONSEJO

5. a) ¿Cuáles son los objetivos de la medida prevista en relación con las obligaciones que incumben a la Comunidad?

Las obligaciones de la Comunidad en este contexto se reducen a garantizar la seguridad del transporte marítimo (apartado 2 del artículo 84 del Tratado junto con la letra c) del apartado 1 del artículo 75). De manera más específica, el objetivo de la medida propuesta es garantizar la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada que prestan un servicio regular a partir de los puertos de la Comunidad, lo que constituye, en realidad, un elemento de la política común de seguridad marítima adoptada por la Comisión el 23 de febrero de 1993. Además, el Consejo adoptó el 22 de diciembre de 1994 una Resolución sobre la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada[3], en la que insta a la Comisión a presentar una propuesta sobre la aplicación obligatoria y anticipada del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Resolución OMI A. 741 (18)) a todos los transbordadores de pasajeros de carga rodada que prestan servicios regulares con origen o destino en los puertos europeos, de conformidad con el Derecho internacional.

b) La medida prevista ¿es competencia exclusiva de la Comunidad o es competencia compartida con los Estados miembros?

Es competencia compartida entre la Comunidad y los Estados miembros.

c) ¿Cuál es la dimensión comunitaria del problema?

Millones de personas utilizan este tipo de transporte en centenares de puertos de la Comunidad. Todos los Estados miembros se ven afectados en tanto que Estados de abanderamiento. Trece Estados miembros se ven asimismo afectados por el hecho de ser responsables de la seguridad en las líneas regulares de transbordadores de carga rodada con origen o destino

---

2 DO C 379 de 31.12.94, p. 8.

3 Véase la nota a pie de página nº 2.

en sus puertos. Además, se deben también evitar falseamientos de la competencia entre los puertos de la Comunidad.

d) ¿Cuál es la solución más eficaz tras comparar los medios de la Comunidad y los de los Estados miembros?

Las medidas a nivel comunitario garantizarán la aplicación de las disposiciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código CGS) anticipada y simultáneamente, con carácter obligatorio y sin falsear la competencia entre los servicios de transbordadores y los puertos de la Comunidad.

e) ¿Qué valor añadido concreto aporta la medida prevista por la Comunidad y cuál sería el coste de no adoptarla?

El valor añadido concreto del presente Reglamento es el aumento de la seguridad marítima a tres niveles:

a) el régimen del mismo será operativo dos años antes que el régimen CGS de la OMI;
b) las disposiciones del Código CGS no son obligatorias, vacío que colmará el Reglamento;
c) el sistema de gestión de la seguridad de cada transbordador de carga rodada que presta un servicio regular con origen o destino en un puerto de la Comunidad deberá ser considerado satisfactorio por un Estado miembro. Este aspecto es de especial importancia, ya que los Estados miembros son reacios a confiar únicamente a la administración de muchos terceros Estados de abanderamiento la garantía del respeto adecuado a las normas de seguridad en general.

El coste económico de su no adopción se limita al valor de los daños sufridos por los transbordadores de carga rodada y las infraestructuras marítimas y al coste de la restauración de los accesos marítimos. No obstante, el coste principal será la pérdida de vidas humanas, tal como ha puesto de manifiesto el reciente naufragio del "Estonia".

f) ¿Con qué modalidades de actuación cuenta la Comunidad?

La Comunidad sólo puede alcanzar el objetivo de una entrada en vigor anticipada y obligatoria de las disposiciones del Código CGS, tal como ya ha acordado el Consejo, mediante la adopción de un reglamento que fije una fecha temprana para su aplicación directa.

g) ¿Es necesaria una reglamentación uniforme o basta una directiva que marque objetivos generales y deje la ejecución en manos de los Estados miembros?

Es necesaria una reglamentación uniforme en forma de reglamento por las razones antes citadas. De acuerdo con el principio de proporcionalidad, el Reglamento propuesto establecerá a nivel comunitario normas para la gestión de la seguridad de los buques de pasajeros de carga rodada que han sido aceptadas a nivel internacional y respaldadas por todos los Estados miembros. La adopción de una directiva implicaría un prolongado período adicional de incorporación a las legislaciones nacionales de los Estados miembros, debido al cumplimiento de todos los trámites parlamentarios, lo que desbarataría el objetivo de una aplicación del Código con una antelación considerable a la fecha fijada por la OMI.

## CONTENIDO DEL REGLAMENTO

6. El Reglamento establece normas para la aplicación obligatoria de las disposiciones del Código CGS a todos los transbordadores de carga rodada que prestan un servicio regular con origen o destino en los puertos de la Comunidad Europea.

7. A partir del 1 de enero de 1996, fecha de entrada en vigor del presente Reglamento, las compañías deberán adoptar políticas de gestión de la seguridad para su aplicación en las propias compañías y a bordo de todos los transbordadores de carga rodada que exploten. Estas políticas deberán ser efectivas a partir del 1 de julio de 1996; en caso contrario, no se permitirá la explotación de dichos transbordadores de carga rodada.

8. Es competencia de cada Estado miembro la autorización de explotación de los buques a partir de sus puertos. Por consiguiente, los Estados miembros deben hacer uso de esta prerrogativa para garantizar el cumplimiento de los requisitos en materia de gestión de la seguridad impuestos a las compañías por el Reglamento, controlando tanto a las compañías como a sus buques.

a) Los Estados miembros deberán controlar la conformidad de los buques que enarbolen sus pabellones respectivos. Corresponde igualmente a cada Estado miembro controlar a las compañías establecidas en su territorio. Cuando un Estado miembro haya certificado la conformidad de una compañía, los demás Estados miembros podrán y deberán dar crédito a dicha certificación.

b) Cuando un buque enarbole el pabellón de un tercer país, el Estado miembro del puerto utilizado por el transbordador de carga rodada como base de operaciones deberá comprobar que el buque y la compañía que lo explota cumplen las disposiciones del Reglamento de manera satisfactoria para dicho Estado miembro.

c) En el caso de las compañías establecidas fuera de la Comunidad, los Estados miembros podrán aceptar como válida la conformidad de la compañía basándose únicamente en pruebas documentales. Cuando un Estado miembro considere que no puede confiar únicamente en dichas pruebas, podrá exigir cualquier prueba de otro tipo.

d) El presente Reglamento no aborda el caso de las compañías establecidas en la Comunidad que sólo explotan transbordadores de carga rodada fuera del territorio

comunitario. El nivel de gestión de la seguridad de dichas compañías y de sus buques se mejorará a su debido tiempo mediante la aplicación del Código CGS a través del Convenio SOLAS.

Cuando un Estado miembro determine que una compañía que presta un servicio regular a partir de sus puertos supone un peligro para la seguridad, aun cuando un certificado de conformidad haya sido expedido o reconocido, podrá suspender su explotación hasta que el peligro haya desaparecido. La suspensión deberá notificarse rápidamente a la Comisión, que estudiará el asunto y, asistida por un comité, decidirá si la suspensión está justificada o es revocada.

9. El Reglamento especifica que la conformidad debe controlarse al menos cada año y que si un Estado miembro debe delegar dicho control en otro organismo o recurrir a éste a tal fin, sólo podrá hacerlo si se trata de un organismo reconocido que cumpla los requisitos de calidad que impone la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 4 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas[4].

10. La Comisión podrá modificar, con la ayuda del comité, las disposiciones específicas extraídas del Código CGS con el fin de adaptarlas a la evolución de la situación, principalmente en los foros internacionales. Habida cuenta de esta evolución, la Comisión podrá modificar mediante el mismo procedimiento la definición de organización reconocida e incluir en el anexo orientaciones para la aplicación del Código CGS por parte de las administraciones. Esto podría resultar necesario para tomar debidamente en consideración las nuevas Resoluciones de la OMI relacionadas con la aplicación del Código CGS, tales como las directrices que está preparando aún la OMI. Otra tarea del comité es la anteriormente citada, es decir, aconsejar sobre el mantenimiento o la revocación de las medidas de suspensión tomadas por los Estados miembros.

---

[4] DO L 319 de 12.12.94, p. 20.

## CONSIDERACIONES ESPECIALES

Artículo 1

Este artículo define el objetivo del Reglamento: incrementar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación marina mediante el establecimiento y el mantenimiento de adecuados sistemas de gestión de la seguridad por parte de las compañías.

Artículo 2

Este artículo incluye definiciones de los términos clave del Reglamento.

Artículo 3

Este artículo determina qué compañías se inscriben en el ámbito de aplicación del Reglamento, a saber, las compañías que explotan transbordadores de carga rodada en líneas regulares cuyo origen o destino se sitúa en los puertos de la Comunidad.

Artículo 4

Este artículo recoge las obligaciones que incumben a las compañías. Deben cumplir las disposiciones del Código CGS tal como figuran en el Anexo, aunque como si éstas tuvieran carácter obligatorio. La ejecución de esta obligación será una condición esencial para la autorizacia necesaria para explotar transbordadores de carga rodada en líneas regulares con origen o destino en los puertos de la Comunidad.

Artículo 5

Este artículo establece las obligaciones de los Estados miembros como Estados de abanderamiento. Estas obligaciones consisten en la certificación del cumplimiento del Anexo por parte de las compañías que explotan transbordadores de carga rodada bajo sus pabellones.

El apartado 1 estipula que los Estados miembros son responsables del control de la conformidad de las compañías que explotan transbordadores de carga rodada bajo sus pabellones.

El apartado 2 regula la posibilidad de una delegación total o parcial de los Estados miembros en personas u organismos ajenos a su administración, restringiendo esta posibilidad a las organizaciones reconocidas con arreglo a la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

El apartado 3 establece el principio de reconocimiento mutuo de los documentos de conformidad expedidos por o en nombre de otros Estados miembros a las compañías establecidas en su territorio a efectos de certificación.

El apartado 4 dispone que el control citado en los dos primeros apartados debe llevarse a cabo al menos cada año.

Artículo 6

El apartado 1 obliga a los Estados miembros a garantizar el cumplimiento del presente Reglamento por parte de las compañías y los transbordadores de carga rodada como condición para explotar servicios regulares de transbordadores de carga rodada a partir de sus puertos.

El apartado 2 impide a los Estados miembros rechazar una autorización de explotación de un servicio regular a partir de sus puertos, por motivos de incumplimiento de las disposiciones del Código CGS, a los transbordadores de carga rodada que dispongan de certificados expedidos por otros Estados miembros. Dichos certificados deberán considerarse satisfactorios a tal fin.

El apartado 3 trata la cuestión de los certificados expedidos por terceros países. Los Estados miembros podrán reconocer la validez de dichos certificados y permitir que los transbordadores de carga rodada que los posean presten un servicio regular a partir de sus puertos. Es importante observar que este apartado no aborda el reconocimiento por parte de los Estados miembros de la validez intrínseca de los certificados expedidos por terceros países. Se seguirá permitiendo la entrada en los puertos de la Comunidad a los buques que posean tales certificados. Lo que aquí se afirma es que *antes de autorizar a una compañía la explotación de un servicio regular* a partir de un puerto de un Estado miembro, este Estado miembro tiene el derecho y el deber de cerciorarse del cumplimiento efectivo de las disposiciones del Código CGS incluidas en el presente Reglamento, y que puede considerar garantía suficiente los certificados pertinentes expedidos por una administración competente de un tercer país.

Artículo 7

Cuando un Estado miembro considere, a efectos de la autorización de un servicio regular a partir de sus puertos, que debe negarse la explotación del servicio por motivos de grave peligro para la seguridad o el medio ambiente, podría suspender la explotación del servicio aunque la compañía posea un documento de conformidad. La Comisión, asistida por un comité consultivo, decidirá si la suspensión está justificada y, por tanto, si puede mantenerse.

Artículo 8

El artículo 8 prevé la posibilidad de que la Comisión modifique la definición de "organización reconocida", "Código CGS" y su anexo correspondiente, y de que tome decisiones sobre las suspensiones de autorización adoptadas por los Estados miembros, asistidos por un comité consultivo.

Artículo 9

La Comisión será asistida por un comité que se rige por un procedimiento consultivo (procedimiento 1 de la Decisión 87/373/CEE del Consejo, de 13 de julio de 1987, por la que se establecen las modalidades del ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión[5]). Este comité es el establecido por el artículo 12 del Reglamento 93/75/CE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes[6]. Este comité es asimismo el previsto en la Posición Común sobre una Directiva del Consejo relativa al cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen puertos comunitarios y naveguen en aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros[7].

Artículo 10

El Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1996 y aplicable el 1 de julio de 1996, las fechas más cercanas posibles a fin de adelantar la entrada en vigor del Código CGS a nivel internacional.

Anexo

El Anexo incluye el Código Internacional de Gestión de la Seguridad adoptado por la Organización Marítima Internacional en su Resolución A.741 (18) de 4 de noviembre de 1993.

---

5 DO L 197 de 18.7.87, p. 33.
6 DO L 247 de 5.10.93, p. 19.
7 DO C

## ANEXO
## Accidentes graves de transbordadores desde 1980 (con excepción del Estonia)

| Buque | Fecha | Lugar | Causa | Número de víctimas mortales |
|---|---|---|---|---|
| Don Juan | abril 1980 | Filipinas | colisión con una gabarra | más de 1.000 |
| Tampomas II | enero 1981 | Indonesia | incendio a bordo | 431 (fuentes oficiales) |
| Sarnia | mayo 1986 | río Meghna, Bangladesh | zozobra durante una tormenta | 600 |
| Admiral Nakhinov | agosto 1986 | Mar Negro | colisión con un buque de carga | 425 |
| Herald of Free Enterprise | marzo 1987 | Zeebrugge, Bélgica | puerta abierta | 193 |
| Doña Paz | diciembre 1987 | Mar de Subuyan, Filipinas | colisión con un petrolero | 4.386 |
| Rosalie | 1988 | Estrecho de San Bemandino, Filipinas | hundimiento | 400 |
| Bintang Madura | 1988 | Mar de Java, Indonesia | | más de 200 |
| Scandinavian Star | 1990 | Skaggerak | incendio | 158 |
| ferry egipcio | diciembre 1991 | cerca del puerto de Safaga | arrecife de coral | 460 |
| Moby Prince | 1991 | frente a Génova, Italia | colisión | 140 |
| Neptune | 1993 | frente a Puerto Príncipe, Haití | hundimiento | cerca de 2.000 |
| Jan Heweliusz | enero 1993 | Mar Báltico | tempestad | más de 50 |
| ferry bengalí | agosto 1994 | río Meghna | remolino | 350 |
| ferry bengalí | octubre 1994 | Golfo de Bengala | mal tiempo | más de 100 |

*Fuente : ITF News, 17 de noviembre de 1994, p. 28.*

Propuesta de

REGLAMENTO (CE) DEL CONSEJO

SOBRE LA GESTION DE LA SEGURIDAD DE TRANSBORDADORES DE PASAJEROS DE CARGA RODADA

# EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84, y de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189C del Tratado,

Vista la propuesta de la Comisión[1],

En cooperación con el Parlamento Europeo[2],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social[3],

Considerando que la Comunidad está seriamente preocupada por los accidentes marítimos que se cobran vidas humanas;

Considerando que la OMI adoptó el 4 de noviembre de 1993, en presencia de los Estados miembros, el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IMO Resolution A.741(18)), que prevé la seguridad operacional de los buques y la prevención de la contaminación y que, mediante su incorporación al Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, ese código será aplicable a los buques de pasajeros de carga rodada a partir del 1 de julio de 1998;

Considerando que el Código Internacional de Gestión de la Seguridad no tiene carácter obligatorio sino recomendatorio;

Considerando que la seguridad de la vida humana en el mar puede mejorarse de manera efectiva mediante una aplicación rigurosa y obligatoria del Código Internacional de Gestión de la Seguridad;

Considerando que la preocupación más apremiante para la Comunidad es la gestión de la seguridad de los buques de pasajeros de carga rodada;

Considerando que, en su Resolución de 22 de noviembre de 1994 sobre la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada, el Consejo invitó a la Comisión a presentar una propuesta relativa a la aplicación anticipada y obligatoria del Código Internacional de Gestión de la Seguridad a todos los transbordadores de pasajeros de carga rodada que prestan servicios regulares a partir de los puertos europeos o con destino a ellos, de conformidad con el Derecho internacional;

Considerando que es necesaria una aplicación rigurosa y obligatoria para garantizar el establecimiento y el mantenimiento adecuado de los sistemas de gestión de la seguridad

---

1 DO C

2 DO C

3 DO C

por parte de las compañías que explotan transbordadores de pasajeros de carga rodada, tanto a nivel de las compañías como de los buques;

Considerando que la seguridad de los buques es responsabilidad principal de los Estados de abanderamiento y que los Estados miembros pueden garantizar el cumplimiento de las oportunas normas de gestión de la seguridad por parte de los transbordadores que enarbolan sus pabellones respectivos y de las compañías que los explotan; que la única manera de garantizar la seguridad de todos los transbordadores de carga rodada, con independencia de su pabellón, que prestan o desean prestar un servicio regular a partir de los puertos de los Estados miembros es que éstos exijan el cumplimiento efectivo de las normas de seguridad como condición para prestar un servicio regular a partir de sus puertos;

Considerando que los Estados miembros deben tener la posibilidad de suspender la explotación de determinados transbordadores de carga rodada a partir de sus puertos cuando consideren que tales transbordadores constituyen una seria amenaza para la seguridad o el medio ambiente, a reserva de una decisión de la Comisión asistida por un comité consultivo.

Considerando que la verificación anual del cumplimiento de las normas de seguridad debe garantizar la continuidad de los esfuerzos realizados por las compañías para mantener el nivel de gestión de la seguridad requerido;

Considerando que los Estados miembros pueden verse en la necesidad de delegar sus poderes en organismos especializados, o de recurrir a éstos, a fin de cumplir las obligaciones que les impone el presente Reglamento; que el medio adecuado para garantizar un nivel de control uniforme y apropiado es exigir que estos organismos cumplan los requisitos de la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas[4];

Considerando que es necesario que la Comisión sea asistida por un comité de carácter consultivo para garantizar que las normas fijadas por el Reglamento, incluidos los requisitos aplicables a las organizaciones reconocidas, sigan siendo las adecuadas y se correspondan en la máxima medida posible con las normas internacionales, así como para confirmar o revocar las suspensiones de las autorizaciones de explotación de los Estados miembros;

Considerando que las medidas a nivel comunitario constituyen el medio óptimo para garantizar una entrada en vigor obligatoria y anticipada de las disposiciones del Código y un control efectivo de su aplicación, evitando al mismo tiempo que se falsee la competencia entre los diferentes puertos comunitarios y los transbordadores de carga rodada; que sólo un reglamento, en virtud de su aplicabilidad directa, puede garantizar una entrada en vigor obligatoria y anticipada de las disposiciones del Código; que la aplicación anticipada exige que el Reglamento sea aplicable el 1 de julio de 1996.

---

[4] DO L 319 de 12.12.94, p. 20.

HA ADOPTADO EL REGLAMENTO PRESENTE:

Artículo 1

El objetivo del presente Reglamento es aumentar la seguridad en la gestión, explotación y prevención de la contaminación de los transbordadores de carga rodada que prestan un servicio regular desde o hacía los puertos de la Comunidad Europea, garantizando:

- el establecimiento y el mantenimiento adecuado de los sistemas de gestión de la seguridad, tanto a bordo del buque como en tierra por parte de las compañías, y

- el control de estos sistemas por las administraciones del Estado de abanderamiento y del Estado del puerto.

Artículo 2

A efectos del presente Reglamento y del Código CGS, se entenderá por:

"transbordador de carga rodada": un transbordador de pasajeros equipado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículosterrestres y ferroviarios por sus propios medios y con una capacidad superior a 12 pasajeros;

"compañía": el propietario de un transbordador de carga rodada o cualquier otra organización o persona en la que el propietario haya delegado la responsabilidad de su explotación, como el gestor naval o el fletador a casco desnudo;

"organización reconocida": un organismo reconocido de conformidad con las disposiciones de la Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas[1];

"Código CGS": el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación adoptado por la Organización Marítima Internacional en su Resolución A.741 (18), de 4 de noviembre de 1993, y que figura como Anexo al presente Reglamento;

"administración": el Gobierno del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar el tranbordador de carga rodada;

"documento de conformidad": el documento expedido a las compañías de conformidad con el presente Reglamento;

"certificado de gestión de la seguridad": el certificado expedido a los transbordadores de carga rodada de conformidad con el presente Reglamento.

---

[1] DO L 319 de 12.12.94, p. 20.

Artículo 3

El presente Reglamento se aplicará a las compañías, con independencia de su lugar de constitución, establecimiento o actividad, que exploten al menos un transbordador de carga rodada desde o hacía un puerto de la Comunidad Europea como parte de un servicio regular, independientemente de su pabellón.

Artículo 4

Todas las compañías cumplirán todas las disposiciones de los apartados 1.2 a 13.5 del Código CGS, tal como queda modificado por el presente Reglamento, como si las disposiciones de dicho Código tuvieran carácter obligatorio y no meramente recomendatorio, como condición previa a la prestación de servicios regulares a partir de un puerto de la Comunidad Europea o con destino a él.

Artículo 5

1. Los Estados miembros cumplirán las disposiciones de los puntos 13.2, 13.4 y 13.5 del Código CGS, tal como queda modificado por el presente Reglamento, como si tales disposiciones tuvieran carácter obligatorio y no meramente recomendatorio, en relación con las compañías y los transbordadores de carga rodada.

2. A efectos del presente Reglamento, los Estados miembros sólo podrán autorizar o recurrir, total o parcialmente, a una organización reconocida.

3. A efectos del apartado 13.2 del Código CGS, tal como queda modificado por el presente Reglamento, un documento de conformidad expedido por las autoridades de un Estado miembro en cuyo territorio una compañía desarrolle su actividad o por una Organización Reconocida que actue en su nombre, deberá ser aceptado por los demás Estados miembros.

4. A efectos del apartado 13.5 del Código CGS, tal como queda modificado por el presente Reglamento, se efectuará una verificación periódica al menos cada año.

Artículo 6

1. Los Estados miembros se cerciorarán del cumplimiento efectivo de las disposiciones del presente Reglamento antes de autorizar a las compañías a prestar servicios regulares de transbordador de carga rodada a partir de sus puertos o con destino a ellos.

2. A efectos del apartado 1, todo Estado miembro aceptará los certificados expedidos por las autoridades de cualquier otro Estado miembro.

3. Cada Estado miembro reconocerá los documentos de conformidad y los certificados de gestión de la seguridad expedidos por las administraciones de terceros países o por las Organizaciones Reconocidas que actuen en su nombre,

si considera que garantizan el cumplimiento de las disposiciones del presente Reglamento.

Artículo 7

Cuando un Estado miembro considere que una compañía, a pesar que tenga en su poder un documento de conformidad no pueda prestar un servicio regular a partir de sus puertos o con destino a ellos por el grave riesgo que entraña para la seguridad de las personas o los bienes, o para el medio ambiente, la explotación de dicha actividad podrá quedar suspendida hasta que tal riesgo haya desaparecido.

En tales circunstancias, se aplicará el siguiente procedimiento:

a) el Estado miembro informará sin demora a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión, aduciendo las razones justificativas de la misma;

b) la Comisión examinará si la suspensión está justificada por motivos de grave peligro para la seguridad y el medio ambiente;

c) de conformidad con el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 9, la Comisión comunicará al Estado miembro si su decisión de suspender la autorización está justificada por razones de grave peligro para la seguridad y el medio ambiente y, en caso de que no lo esté, la revocación de la decisión de suspensión adoptada por el Estado miembro.

Artículo 8

A fin de tener en cuenta la evolución de la situación a nivel internacional, podrán modificarse:

(1) la definición de "Código CGS" del artículo 2,

(2) el Anexo,

(3) la definición de "organización reconocida" del artículo 2,

en particular para introducir en el Anexo directrices destinadas a la aplicación del Código CGS por parte de las administraciones, de conformidad con el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 9.

Artículo 9

1. La Comisión será asistida por el Comité establecido en el apartado 1 del artículo 12 de la Directiva 93/75/CE del Consejo[2].

---

[2] DO L nº 247, de 5.10.93, p. 19, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el siguiente procedimiento:

a) el representante de la Comisión presentará al Comité citado en el apartado 1 un proyecto de las medidas que deban tomarse;

b) el Comité emitirá su dictamen en un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate, por votación cuando sea necesario;

c) el dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en la misma;

d) la Comisión tendrá lo más en cuenta posible el dictamen emitido por el Comité e informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.

Artículo 10

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1996. Será aplicable a partir del 1 de julio de 1996.
El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

---

mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

ANEXO

# CODIGO INTERNACIONAL DE GESTION DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL DEL BUQUE Y LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION (CODIGO INTERNACIONAL DE GESTION DE LA SEGURIDAD (CGS))

## PRESCRIPCIONES RELATIVAS A LA GESTION DE LA SEGURIDAD Y LA PREVENCION DE LA CONTAMINACION

Indice


Preámbulo

1 Generalidades

1.1 Definiciones

1.2 Objetivos

1.3 Aplicación

1.4 Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad (SGS)

2 Principios sobre seguridad y protección del medio ambiente

3 Responsabilidad y autoridad de la compañía

4 Personas designadas

5 Responsabilidad y autoridad del capitán

6 Recursos y personal

7 Elaboración de planes para las operaciones de a bordo

8 Preparación para emergencias

9 Informes y análisis de los casos de incumplimiento, accidentes y acaecimientos potencialmente peligrosos

10 Mantenimiento del buque y el equipo

11 Documentación

12 Verificación por la compañía, examen y evaluación

13 Certificación, verificación y control

PREAMBULO

1 El presente Código tiene por objeto proporcionar una norma internacional sobre gestión para la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2 La Asamblea aprobó la resolución A.443(XI), mediante la cual invitó a todos los gobiernos a que tomasen las medidas necesarias para proteger al capitán en el debido desempeño de sus funciones sobre la seguridad marítima y la protección del medio marino.

3 La Asamblea aprobó asimismo la resolución A.680(17), en la que reconocía, además, la primordial importancia de que la gestión esté debidamente organizada para responder a las necesidades del personal de a bordo con objeto de alcanzar y mantener un elevado nivel de seguridad y de protección del medio ambiente.

4 En vista de que nunca dos compañías navieras o propietarios de buques son idénticos y que éstos operan en condiciones muy diversas, el Código sólo establece principios y objetivos generales.

5 El Código está redactado en términos amplios para lograr la máxima aplicación. No cabe duda de que los distintos niveles de gestión, ya sea en tierra o en el mar, requerirán diversos niveles de conocimiento y dominio de los temas a que se hace referencia.

6 La dedicación del personal de categoría superior es la piedra angular de una buena gestión de la seguridad. En materia de seguridad y de prevención de la contaminación, el resultado que se obtenga dependerá, en último término, del grado de competencia y de la actitud y motivación que tengan las personas de todas las categorías.

1 GENERALIDADES

1.1 Definiciones

1.1.1 "Código internacional de gestión de la seguridad (CGS)": El Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación aprobado por la Asamblea, en la forma que pueda ser enmendado por la Organización.

1.1.2 "Compañía": El propietario del buque o cualquier otra organización o persona, por ejemplo, el gestor naval o el fletador a casco desnudo, que al recibir del propietario la responsabilidad de la explotación del buque haya aceptado las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código.

1.1.3 "Administración": El gobierno del Estado cuyo pabellón esté autorizado a enarbolar el buque.

1.2 Objetivos

1.2.1 El Código internacional de gestión de la seguridad tiene por objeto garantizar la seguridad marítima y que se eviten tanto las lesiones personales o pérdidas de vidas humanas como los daños al medio ambiente, concretamente al medio marino, y a los bienes.

1.2.2 Los objetivos de la gestión de la seguridad de la compañía abarcarán, entre otras cosas:

.1 establecer prácticas de seguridad en las operaciones del buque y en el medio de trabajo;

.2 tomar precauciones contra todos los riesgos señalados; y

.3 mejorar continuamente los conocimientos prácticos del personal de tierra y de a bordo sobre gestión de la seguridad, así como el grado de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia que afecten a la seguridad y al medio ambiente.

1.2.3 El sistema de gestión de la seguridad deberá garantizar:

.1 el cumplimiento de las normas y reglas obligatorias; y

.2 que se tienen presentes los códigos aplicables, junto con las directrices y normas recomendadas por la Organización, las administraciones, las sociedades de clasificación y las organizaciones del sector.

1.3 Aplicación

Las prescripciones del Código podrán aplicarse a todos los buques.

1.4 Prescripciones de orden funcional aplicables a todo sistema de gestión de la seguridad (SGS)

La compañía elaborará, aplicará y mantendrá un sistema de gestión de la seguridad (SGS) que incluya las siguientes prescripciones de orden funcional:

.1 principios sobre seguridad y protección del medio ambiente;

.2 instrucciones y procedimientos que garanticen la seguridad operacional del buque y la protección del medio ambiente con arreglo a la legislación internacional y del Estado de abanderamiento;

.3 niveles definidos de autoridad y vías de comunicación entre el personal de tierra y de a bordo y en el seno de ambos colectivos;

.4 procedimientos para notificar los accidentes y los casos de incumplimiento de las disposiciones del Código;

.5 procedimientos de preparación para hacer frente a situaciones de emergencia; y

.6 procedimientos para efectuar auditorías internas y evaluaciones de la gestión.

2 PRINCIPIOS SOBRE SEGURIDAD Y PROTECCION DEL MEDIO AMBIENTE

2.1 La compañía establecerá principios sobre seguridad y protección del medio ambiente que indiquen cómo alcanzar los objetivos enunciados en el párrafo 1.2.

2.2 La compañía se asegurará de que se aplican y mantienen dichos principios a los distintos niveles organizativos, tanto a bordo de los buques como en tierra.

3 RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DE LA COMPAÑIA

3.1 Si la entidad responsable de la explotación del buque no es el propietario, éste habrá de comunicar a la Administración el nombre y demás datos de aquélla.

3.2 La compañía determinará y documentará la responsabilidad, autoridad e interdependencia de todo el personal que dirija, ejecute y verifique las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación.

3.3 La compañía será responsable de garantizar que se habilitan los recursos y el apoyo necesario en tierra para permitir a la persona o personas designadas ejercer sus funciones.

4 PERSONAS DESIGNADAS

A fin de garantizar la seguridad operacional del buque y proporcionar el enlace entre la compañía y el personal de a bordo, cada compañía designará, en la forma que estime oportuna, a una o varias personas en tierra directamente ligadas a la dirección, cuya responsabilidad y autoridad les permita supervisar los aspectos operacionales del buque que afecten a la seguridad y la prevención de la contaminación, así como garantizar que se habilitan recursos suficientes y el debido apoyo en tierra.

5 RESPONSABILIDAD Y AUTORIDAD DEL CAPITAN

5.1 La compañía determinará y documentará las atribuciones del capitán en el ejercicio de las funciones siguientes:

.1 implantar los principios de la compañía sobre seguridad y protección ambiental;

.2 fomentar entre la tripulación la aplicación de dichos principios;

.3 impartir las órdenes e instrucciones pertinentes de manera clara y simple;

.4 verificar que se cumplen las medidas prescritas; y

.5 revisar el SGS e informar de sus deficiencias a la dirección en tierra.

5.2 La compañía hará que en el SGS que se aplique a bordo figure una declaración recalcando de manera inequívoca la autoridad del capitán. La compañía hará constar en el SGS que compete primordialmente a éste tomar las decisiones que sean precisas en relación con la seguridad y la prevención de la contaminación, así como pedir ayuda a la compañía en caso necesario.

6 RECURSOS Y PERSONAL

6.1 La compañía garantizará que el capitán:

.1 está debidamente capacitado para ejercer el mando;

.2 conoce perfectamente el SGS por ella adoptado; y

.3 cuenta con la asistencia necesaria para cumplir sus funciones de manera satisfactoria.

6.2 La compañía garantizará que los buques están tripulados por gente de mar competente, titulada y en buen estado físico, de conformidad con las correspondientes disposiciones nacionales e internacionales.

6.3 La compañía adoptará procedimientos a fin de garantizar que el personal nuevo y el que pase a realizar tareas nuevas que guarden relación con la seguridad y la protección del medio ambiente puede familiarizarse debidamente con sus funciones. Se concretarán, fijarán documentalmente e impartirán las instrucciones que sea indispensable dar a conocer antes de hacerse a la mar.

6.4 La compañía se asegurará de que todo el personal relacionado con el SGS comprende adecuadamente los oportunos reglamentos, códigos y directrices.

6.5 La compañía adoptará y mantendrá procedimientos por cuyo medio se concreten las necesidades que puedan presentarse en la esfera de la formación, con objeto de potenciar el SGS, y garantizará que tal formación se imparte a la totalidad del personal interesado.

6.6 La compañía adoptará procedimientos para que la información sobre los SGS se facilite al personal del buque en un idioma o idiomas de trabajo que entienda.

6.7 La compañía se asegurará de que, en la realización de las tareas relacionadas con el SGS, el personal del buque puede comunicarse de manera efectiva.

7 ELABORACION DE PLANES PARA LAS OPERACIONES DE A BORDO

La compañía adoptará procedimientos para la preparación de los planes e instrucciones aplicables a las operaciones más importantes que se efectúen a bordo en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación. Se delimitarán las distintas tareas que hayan de realizarse, confiándolas a personal competente.

8 PREPARACION PARA EMERGENCIAS

8.1 La compañía adoptará procedimientos para determinar y describir posibles situaciones de emergencia a bordo, así como para hacerles frente.

8.2 La compañía establacerá programas de ejercicios y prácticas que sirvan de preparación para actuar con urgencia.

8.3 En el SGS se proveerán las medidas necesarias para garantizar que la compañía como tal pueda en cualquier momento actuar eficazmente en relación con los peligros, accidentes y situaciones de emergencia que afecten a sus buques.

9 INFORMES Y ANALISIS DE LOS CASOS DE INCUMPLIMIENTO, ACCIDENTES Y ACAECIMIENTOS POTENCIALMENTE PELIGROSOS

9.1 El SGS incluirá procedimientos para poner en conocimiento de la compañía los casos de incumplimiento, los accidentes y las situaciones potencialmente peligrosas, así como para que se investiguen y analicen, con objeto de aumentar la eficacia del sistema.

9.2 La compañía establecerá los procedimientos necesarios para aplicar las correspondientes medidas correctivas.

10 MANTENIMIENTO DEL BUQUE Y EL EQUIPO

10.1 La compañía adoptará procedimientos para garantizar que el mantenimiento del buque se efectúa de conformidad con los reglamentos correspondientes y con las disposiciones complementarias que ella misma establezca.

10.2 En relación con lo que antecede, la compañía se asegurará de que:

.1 se efectúan inspecciones con la debida periodicidad;

.2 se notifican todos los casos de incumplimiento y, si se conocen, sus posibles causas;

.3 se toman medidas correctivas apropiadas; y

.4 se conservan sendos expedientes de esas actividades.

10.3 La compañía adoptará en el SGS procedimientos adecuados para averiguar cuáles son los elementos del equipo y los sistemas técnicos que, en caso de avería repentina, puedan crear situaciones peligrosas. Se arbitrarán asimismo medidas concretas destinadas a acrecentar la fiabilidad de dichos elementos o sistemas. Una de tales medidas consistirá en la realización periódica de pruebas con los dispositivos auxiliares, así como con los elementos del equipo o los sistemas técnicos que no estén en uso continuo.

10.4 Las inspecciones y medidas a que se hace referencia en los párrafos 10.2 y 10.3 se integrarán en las operaciones ordinarias de mantenimiento del buque.

11 DOCUMENTACION

11.1 La compañía adoptará y mantendrá procedimientos para controlar todos los documentos y datos relacionados con el SGS.

11.2 La compañía se asegurará de que:

.1 se dispone de documentos actualizados en todos los lugares en que sean necesarios;

.2 las modificaciones que se efectúen en los documentos son revisadas y aprobadas por personal autorizado; y

.3 se eliminan sin demora los documentos que hayan perdido actualidad.

11.3 Los documentos que se utilicen para describir e implantar el SGS podrán denominarse "Manual de gestión de la seguridad". La documentación se elaborará en la forma que juzgue más conveniente la compañía. Cada buque llevará a bordo la documentación que le sea aplicable.

12 VERIFICACION POR LA COMPAÑIA, EXAMEN Y EVALUACION

12.1 La compañía efectuará auditorías internas para comprobar que las actividades relacionadas con la seguridad y la prevención de la contaminación se ajustan al SGS.

12.2 La compañía evaluará periódicamente la eficacia del SGS, y, en caso necesario, la revisará con arrego a los procedimientos que ella misma establezca.

12.3 Para efectuar las auditorías y poner en práctica las posibles medidas se aplicarán los procedimientos previstos en la documentación.

12.4 El personal que lleve a cabo las auditorías será ajeno, en cada caso, a la esfera de actividad concreta objeto de examen, salvo que, por las dimensiones y demás características de la compañía, ello resulte inviable.

12.5 Los resultados de las auditorías y revisiones se darán a conocer a todo el personal que ejerza alguna función en la esfera de actividad de que se trate.

12.6 El personal de gestión encargado de la esfera de actividad de que se trate adoptará sin demora las medidas oportunas para subsanar las deficiencias observadas.

13 CERTIFICACION, VERIFICACION Y CONTROL

13.1 El buque debe ser utilizado por una compañía a la que se haya expedido el documento demostrativo de cumplimiento aplicable a dicho buque.

13.2 La Administración, una organización reconocida por la Administración, y que actúe en su nombre, o el gobierno del país en el que la compañía haya elegido establecerse, debe expedir un documento demostrativo de cumplimiento a cada compañía que cumpla con las prescripciones del código CGS. Dicho documento debe ser aceptado como prueba de que la compañía está capacitada para cumplir las prescripciones del Código.

13.3 Se debe conservar a bordo una copia de dicho documento de modo que el capitán, previa demanda, pueda mostrarlo para su verificación por la Administración o las organizaciones reconocidas por ella.

13.4 La Administración o las organizaciones reconocidas por ella deben expedir a los buques un certificado llamado Certificado de gestión de la seguridad. Para expedir dicho certificado la Administración debe verificar que la compañía y su gestión a bordo se ajustan al SGS aprobado.

13.5 La Administración o una entidad reconocida por ella debe verificar periódicamente que el SGS aprobado del buque funciona como es debido.

---

D/0131nm
2/94/5802m
JGG/rf

ISSN 0257-9545

COM(95) 28 final

# DOCUMENTOS

ES 07

N° de catálogo : CB-CO-95-036-ES-C

ISBN 92-77-85310-7

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo

24