COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 6.12.2000
COM(2000) 802 final

2000/0325 (COD)
2000/0326 (COD)
2000/0327 (COD)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

SOBRE UN SEGUNDO CONJUNTO DE MEDIDAS COMUNITARIAS EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA A RAÍZ DEL NAUFRAGIO DEL PETROLERO ERIKA

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas y medidas complementarias

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se instituye una Agencia Europea de Seguridad Marítima

(presentadas por la Comisión)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

SOBRE UN SEGUNDO CONJUNTO DE MEDIDAS COMUNITARIAS EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA A RAÍZ DEL NAUFRAGIO DEL PETROLERO ERIKA

El naufragio del petrolero ERIKA en las costas francesas se constituyó en el factor desencadenante de un nuevo impulso hacia el establecimiento de una política europea de seguridad marítima. Tres meses después del accidente, el 21 de marzo de 2000, la Comisión había ya adoptado una "Comunicación sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo", que iba acompañada de una serie de propuestas concretas destinadas a evitar que se volviera a producir este tipo de accidentes.

El Consejo Europeo de Biarritz propugnó una rápida adopción del primer "paquete de medidas" Erika y encargó a la Comisión que propusiera lo antes posible un segundo conjunto de medidas que completarían las tres propuestas legislativas presentadas el 21 de marzo de 2000.

I- Recapitulación de las medidas en curso de examen en el Consejo y el Parlamento Europeo

- Modificación sustancial de la Directiva actualmente vigente en materia de control de los buques por parte del Estado del puerto, con el fin de **reforzar los controles en los puertos**, puesto que en la actualidad siguen siendo insuficientes. Los elementos fundamentales de la propuesta son el alejamiento de los buques que no se ajustan a las normas (con la confección de una lista negra de buques que ya no podrían entrar en aguas de la Unión Europea) y el refuerzo de las inspecciones de los buques con un nivel de riesgo especial, como los petroleros. Estas modificaciones suponen un aumento del personal encargado de los controles en los puertos de los diferentes Estados miembros.

- Modificación de la Directiva que en la actualidad regula las **sociedades de clasificación**, en las que los Estados miembros delegan una gran parte de sus funciones de inspección, y que pretende, de una forma general, reforzar los controles en torno a las actividades de estas entidades.

- Propuesta de reglamento destinada a generalizar la **prohibición de los petroleros de casco único** en función de un calendario análogo al previsto en los Estados Unidos; este Reglamento permitiría una introducción acelerada de los petroleros de doble casco, que ofrecen una mayor protección contra la contaminación en caso de accidente. Según el calendario, la utilización del doble casco será obligatoria en la mayoría de las categorías de petroleros desde 2010.

La Comisión advirtió, con ocasión de la reunión del Consejo de Transportes de 2 de octubre, de la necesidad de evitar un debilitamiento de su propuesta sobre el control del Estado del puerto, lo que tendría el efecto, si se adoptara el compromiso de la Presidencia, disminuir a la mitad el número de buques "de riesgo" que tendría que someterse a un control especial obligatorio en los puertos de la Unión Europea.

Por lo que se refiere a la propuesta de Reglamento sobre los **petroleros de doble casco,** una iniciativa conjunta emprendida en la Organización Marítima Internacional (OMI) propugnó, en octubre de 2000, la revisión de las normas internacionales en vigor. La adopción de estas medidas, similares a las propugnadas por la Unión Europea, está prevista en la OMI para abril de 2001. Sobre esta base, el Consejo debería adoptar una posición común en su reunión del 21 de diciembre con el fin de que, en cualquier caso, entre en vigor a nivel comunitario una reglamentación que anticipe la de la OMI, que puede retrasarse varios años.

Las instituciones comunitarias deberían hacer lo posible por agilizar sus trabajos de forma que el Consejo Europeo de Niza pueda, a fin de año, llegar a un acuerdo en torno a estos tres textos. El Presidente del Consejo y la Presidenta del Parlamento Europeo hicieron un nuevo llamamiento, con motivo del naufragio del buque cisterna de productos químicos Ievoli Sun, el 31 de octubre de 2000, para que estas medidas fueran adoptadas de forma acelerada.

II - Segundo conjunto de medidas para aumentar de manera duradera la protección de las aguas europeas del riesgo de accidentes y de contaminación marina.

1) Medidas destinadas a mejorar la seguridad del tráfico marítimo y prevenir la contaminación por buques

La seguridad del tráfico marítimo en aguas europeas es un factor de importancia crucial: un 90% del comercio realizado entre la Unión Europea y terceros países se lleva a cabo por vía marítima. El riesgo de accidentes ligados a la concentración del tráfico en las principales rutas marítimas europeas es especialmente elevado en ciertas zonas de convergencia, tales como el Paso de Calais o el estrecho de Gibraltar. Por otro lado, las consecuencias medioambientales de un accidente marítimo (acaecido a veces fuera de las zonas de gran concentración del tráfico, como fue el caso del naufragio del ERIKA), pueden ser desastrosas para la economía y el medio ambiente de los Estados miembros afectados.

Podría suceder que, incluso después de la adopción del primer paquete de medidas, algunos buques que no cumplen las normas se escaparan a los controles de la Unión Europea. Por otro lado, la Directiva 93/75/CEE, actualmente vigente, que obliga a los buques a notificar el transporte de mercancías peligrosas o contaminantes, no basta para reconocer y llevar un seguimiento preciso de los buques, en particular los que pasan por las costas europeas en régimen de tránsito. Es importante, por lo tanto, que la Unión Europea se dote de los medios necesarios para vigilar y controlar mejor el tráfico en tránsito por sus costas, y para intervenir más eficazmente en situaciones de emergencia.

La propuesta pretende, fundamentalmente,

- mejorar la identificación de los buques con destino en puertos europeos y el seguimiento de los que pasan por zonas de gran densidad de tráfico o peligrosas para la navegación en régimen de tránsito, obligándolos a equiparse de sistemas transpondedores que permitan la identificación automática y el seguimiento continuado por parte de las autoridades ribereñas;

- hacer extensiva la obligación de notificación de la Directiva 93/75/CEE a otras mercancías peligrosas o contaminantes, y en particular al fuel oil para calderas de barco existente a bordo, habida cuenta de lo contaminante que es este producto;

- simplificar y armonizar los procedimientos de transmisión y explotación de datos relativos a mercancías peligrosas o contaminantes transportadas por los buques,

recurriendo, en particular, al intercambio sistemático de datos por medios electrónicos;

- hacer obligatorio que los buques que hacen escala en puertos de la Comunidad vayan equipados de cajas negras (o equipos registradores de datos relativos al viaje) con el fin de facilitar las investigaciones de los accidentes y contribuyendo así a la mejora de la política de prevención de siniestros marítimos. La presencia de estas cajas negras a bordo se hará obligatoria de forma anticipada y ampliada (buques de carga y buques en trayectos interiores) con relación a lo dispuesto en la OMI;

- fomentar el desarrollo de las bases de datos comunes y la interconexión de los centros encargados de tratar la información recogida en aplicación de la Directiva;

- garantizar un seguimiento más estrecho de los buques que presenten un riesgo particularmente elevado para la seguridad marítima y el medio ambiente; fomentar la circulación de información acerca de aquéllos entre los Estados miembros para que, llegado el momento, puedan detectarse lo antes posible las situaciones de emergencia y se tomen medidas preventivas contra tales buques;

- reforzar las facultades de intervención de los Estados miembros en su calidad de Estados ribereños, en caso de riesgo de accidente o amenaza de contaminación de sus costas (aguas territoriales y alta mar). Los Estados miembros podrán así ordenar el desvío de un buque que suponga una amenaza para sus costas, emplazar al capitán a que ponga fin a un riesgo de contaminación, enviar un equipo de evaluación a bordo del buque o imponer el pilotaje o remolcado del mismo;

- ordenar a los Estados miembros que tomen las medidas necesarias para permitir, en caso de situaciones de emergencia en el mar, la acogida en puertos de refugio y prohibir a los buques que abandonen los puertos si las malas condiciones meteorológicas imperantes plantearan un riesgo grave para la seguridad o el medio ambiente;

2) mejora de los regímenes vigentes de responsabilidad e indemnización de daños causados por la contaminación.

Desde la década de los años setenta, la comunidad internacional ha venido elaborando, a través de la OMI, unos convenios internacionales que establecen normas detalladas en materia de responsabilidad e indemnización de daños en caso de contaminación provocada por buques cisterna.

La propuesta de la Comisión completa el sistema internacional de dos niveles actualmente en vigor en el ámbito de la responsabilidad y la indemnización de daños causados por los petroleros, merced a la creación de un fondo europeo suplementario, el Fondo COPE, que deberá indemnizar a las víctimas de las mareas negras en aguas europeas. El Fondo COPE indemnizará sólo a las víctimas cuyas demandas hayan sido consideradas justificadas pero no hayan podido ser debidamente satisfechas con arreglo al régimen internacional debido a la insuficiencia de los límites máximos de indemnización del mismo. En la actualidad estos límites se elevan a 200 millones de euros.

Las indemnizaciones otorgadas por el Fondo COPE se basarán, por lo tanto, en los mismos principios y normas que el sistema internacional actualmente vigente, pero fijando unos límites máximos suficientes para toda previsible catástrofe (1 000 millones de euros). El

Fondo COPE podría utilizarse también para acelerar la indemnización integral de las víctimas de la contaminación.

El Fondo COPE será financiado por las entidades europeas receptoras de hidrocarburos. Toda persona que, en un Estado miembros, reciba más de 150 000 toneladas anuales de petróleo bruto o de fuel oil pesado, deberá pagar al Fondo COPE una contribución proporcional a la cantidad de petróleo recibida.

El Fondo COPE sólo entrará en funcionamiento si se produce un accidente en aguas de la Unión Europea y siempre que se exceda, o amenace con excederse, el límite máximo previsto por el Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos. Mientras no se cumplan estas condiciones, el Fondo COPE no reclamará aportación alguna a los contribuyentes.

Aparte de las disposiciones en materia de responsabilidad mencionadas, el Reglamento propuesto contiene un artículo que prevé la imposición de sanciones financieras por negligencia grave a toda persona implicada en el transporte marítimo de hidrocarburos. Estas sanciones serán impuestas por los Estados miembros con independencia del régimen de responsabilidad e indemnización, por lo que no se verían afectadas por una eventual limitación de responsabilidades.

3) Agencia Europea de Seguridad Marítima

A lo largo de unos pocos años se ha instaurado un nutrido dispositivo legislativo en el ámbito de la seguridad marítima. Los Estados miembros deben llevar estas normas a la práctica de manera uniforme y eficaz, por ejemplo aproximando los procedimientos y prácticas de inspección en los puertos y de control técnico de la condición de los buques, así como dotándose de un número suficiente de inspectores; efectivamente, el número de buques de riesgo realmente inspeccionados, que en 1999 era del orden de 700, deberá pasar a un 6 000 en el momento de la entrada en vigor de las propuestas de la Comisión.

La Agencia Europea de Seguridad Marítima deberá respaldar la acción de la Comisión y de los Estados miembros en la aplicación y control de la legislación comunitaria, así como en la evaluación de la eficacia de las medidas vigentes. La Agencia estará compuesta por unas cincuenta personas procedentes, en lo fundamental, de las administraciones nacionales y del sector concernido.

En su propuesta, la Comisión sugiere que se encomienden a la Agencia, que en su organización y funciones se inspira ampliamente en la Agencia para la Seguridad Aérea, los siguientes cometidos:

- Asistencia técnica en la preparación de propuestas de modificación de textos legislativos comunitarios, en función sobre todo de la evolución de la reglamentación internacional;

- Misiones de inspección in situ de las condiciones en que se llevan a cabo los controles del Estado del Puerto en los Estados miembros;

- Organización de actividades de formación;

- Recopilación de información y explotación de bases de datos sobre seguridad marítima; ello permitirá a la Comisión confeccionar una "lista negra" de buques que no se ajustan a las normas. Todos los datos estarán a disposición de los inspectores de los Estados miembros, que de este modo podrán disponer de inmediato de todos

los datos relativos a un determinado buque y proceder, si fuera necesario, a su inmovilización.

- Misiones ligadas a la vigilancia de la navegación y a la gestión de información en materia de tráfico marítimo;

- Misiones de evaluación y auditoría de las sociedades de clasificación;

- Participación y coordinación de actividades relacionadas con las investigaciones efectuadas a raíz de un accidente marítimo;

- Misiones de asistencia a los Estados candidatos a la Unión Europea, con el fin de analizar cómo se cumplen en estos países las obligaciones del Estado del pabellón y del Estado del puerto.

****

CONCLUSIÓN

Este conjunto de medidas, que pretende completar el primer paquete, forma un todo coherente destinado a reforzar de forma notable la seguridad marítima en las aguas y puertos de la Unión Europea. Para que estas propuestas se traduzcan rápidamente en acciones concretas, la Comisión propone al Parlamento Europeo y al Consejo que adopten lo antes posible las tres propuestas legislativas a que se refiere la presente Comunicación.

2000/0325 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONTEXTO, OBJETIVOS Y CONTENIDO DE LA PROPUESTA

Generalidades

1. Desde sus inicios en 1993[1], la política comunitaria de seguridad marítima se ha concretado en una quincena de reglamentos o directivas tendentes a mejorar la seguridad de los buques, sus tripulaciones y pasajeros, así como a prevenir de manera más eficaz la contaminación marina.

El accidente del ERIKA, acaecido el 13 de diciembre de 1999, puso de manifiesto a la vez la persistencia del riesgo de accidentes marítimos frente a las costas europeas y la gravedad potencial de sus consecuencias, especialmente en lo que se refiere a la contaminación de las costas. Tres meses después de este accidente, el 21 de marzo de 2000, la Comisión Europea adoptó una Comunicación sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo en la que se describe una estrategia global provista de varias propuestas concretas de actuación para evitar que vuelvan a ocurrir accidentes de este tipo. Las medidas a corto plazo propuestas por la Comisión en esta Comunicación debían complementarse con medidas destinadas a mejorar de manera duradera la protección de las aguas europeas contra los riesgos de accidente y contaminación en el mar. Las medidas a medio plazo anunciadas se refieren a la seguridad del tráfico marítimo, a la mejora de los regímenes de responsabilidad e indemnización de daños en caso de contaminación accidental y a la creación de una "Agencia Europea de Seguridad Marítima". Tras su anuncio, estas medidas se vieron confirmadas en el Consejo Europeo de Biarritz, de 14 de octubre de 2000, sobre la base del informe de la Comisión, de 27 de septiembre de 2000, sobre la estrategia comunitaria en materia de seguridad marítima[2].

2. Europa, y más concretamente su fachada atlántica, han conocido numerosos accidentes catastróficos en los que se han visto implicados buques petroleros (Torrey Canyon, Amoco Cádiz, Tanio, Braer, Aegean Sea, etc.). Más allá de las causas directas de estos accidentes, que pueden ser múltiples, las condiciones meteorológicas frecuentemente adversas, el carácter accidentado de las costas y la densidad del tráfico en determinadas vías de paso constituyen un factor objetivo de riesgo no despreciable. Además, la contaminación accidental, así como la contaminación operativa crónica, ocurre con frecuencia (sobre todo en la fachada atlántica) y tiene consecuencias particularmente dañinas para el medio ambiente y la economía local, habida cuenta de la riqueza particular del litoral europeo en biotopos vulnerables y en recursos relacionados con el mar, como la pesca y el turismo. A este respecto, el litoral europeo puede considerarse en su casi totalidad una zona sensible que conviene proteger. Las consecuencias económicas de un accidente provocado por un único petrolero, aunque sea de dimensiones modestas, pueden ser catastróficas, como demostró el accidente del ERIKA, que provocó daños indemnizables calculados en más de 300 millones de euros.

3. En la actualidad existe una serie de normativas técnicas, tanto de ámbito internacional como comunitario, en relación con la construcción, la estabilidad y el equipamiento de los buques, así como sobre la calificación de la tripulación y sobre las condiciones de vida y de trabajo a bordo. Sin estas normativas, el número de accidentes marinos sería

---

[1] Comunicación de la Comisión de 24 de febrero de 1993, "por una política común de seguridad marítima", COM(93) 66 final de 24.2.1993.

[2] COM 2000 (603) final de 27.9.2000.

considerablemente mayor. No obstante, sea cual sea la calidad de estas normas de seguridad, siempre habrá riesgos en las aguas europeas, sobre todo teniendo en cuenta que las normas no se aplican con el mismo rigor en todas partes. Las estadísticas calculadas en el memorándum de compromiso de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto ponen de manifiesto que numerosas inspecciones todavía descubren deficiencias lo suficientemente graves como para justificar varios centenares de inmovilizaciones de buques al año. Así pues, el control por el Estado rector del puerto no basta por sí solo para poner fin al problema de las banderas de conveniencia. Además, el control por el Estado rector del puerto tiene una carencia importante, ya que los controles sólo se efectúan durante las escalas portuarias. A pesar del desarrollo de instrumentos de selección cada vez más perfeccionados, como el factor de selección, sigue siendo posible para algunos buques escaparse de la red durante cierto tiempo. Por consiguiente, cada día pasan frente a las costas de los Estados miembros numerosos buques en mal estado que presentan un riesgo evidente para la seguridad y el medio ambiente sin que esta circunstancia sea detectada, o sin que su presencia en sus aguas jurisdiccionales sea conocida por el Estado correspondiente.

Ni las reglas de seguridad que se imponen a los Estados de abanderamiento, ni el control por el Estado rector del puerto bastan pues para proteger a un Estado contra el riesgo de accidente o de contaminación de su litoral. Es importante pues que los Estados costeros se doten de los mejores medios para vigilar y controlar el tráfico que transita frente a sus costas con el fin de proteger a sus ciudadanos, su economía y su medio ambiente contra las consecuencias catastróficas posibles de un accidente marítimo.

Evolución del contexto internacional

4. Las condiciones de ejercicio de la vigilancia y el control del tráfico marítimo han evolucionado en gran manera en los últimos años, tanto en el plano jurídico como en el tecnológico.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 10 de diciembre de 1982, codifica el equilibrio entre las competencias de los Estados costeros, los Estados de abanderamiento y los Estados rectores del puerto, de forma tal que continúa protegiendo ampliamente el principio de libertad de navegación, pero que marca en relación con el derecho anterior una clara ampliación de competencias del Estado costero. La razón principal de la concesión de competencias importantes a los Estados costeros es permitirles luchar contra los riesgos de la contaminación, tanto en sus aguas jurisdiccionales como, llegado el caso, en su zona económica exclusiva.

5. El derecho internacional ha evolucionado bastante desde esa fecha, en particular a través de las modificaciones sucesivas que ha sufrido el Convenio SOLAS (Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar). Actualmente, el Capítulo V de SOLAS, dedicado a la seguridad de la navegación está siendo refundido. El nuevo Capítulo V contendrá exposiciones detalladas sobre los siguientes puntos:

– - los sistemas de organización de tráfico (nueva regla 10) que tiene por objeto mejorar la seguridad en las zonas sensibles en las que el tráfico es especialmente denso o difícil y pueden consistir en dispositivos de separación del tráfico, zonas a evitar, vías en aguas profundas, etc.;

– - los sistemas de notificación de los buques (nueva regla 11) establecen la obligación para los buques de informar de su paso por una zona particular transmitiendo determinada información a las autoridades costeras pertinentes;

– - los servicios de tráfico marítimo (STM, o VTS según las siglas inglesas frecuentemente utilizadas; nueva regla 12) ofrecen a los buques, en las zonas en las que el volumen de tráfico o los riesgos de accidente lo justifican, un servicio de información náutica/meteorológica, completado, llegado el caso, por servicios de asistencia u organización del tráfico.

Respecto a estos diferentes puntos, las reglas del Convenio SOLAS se completan con resoluciones que describen de manera detallada los principios y las disposiciones operativas aplicables a estos servicios y sistemas.

6. En los campos de tecnologías de comunicaciones, de posicionamiento y de seguimiento de los buques, la última década se ha caracterizado por avances importantes, en particular por el desarrollo del posicionamiento por satélite, de la electrónica y de la telemática. Una de las novedades más importantes es ciertamente la aparición de los sistemas automáticos de identificación de los buques o transpondedores que la OMI tiene la intención de hacer obligatorios a bordo de los buques de más de 300 toneladas a partir de 2002. Una de las ventajas de esta tecnología, en su aplicación buque-tierra, es que constituye una tecnología "pasiva", que no exige una intervención activa de la tripulación, lo que da más margen al capitán. Por otra parte, la informática ha simplificado y optimizado de manera considerable el seguimiento de los buques por parte de los centros costeros, en particular mediante un tratamiento perfeccionado de las imágenes de radar, y permite asimismo una circulación más rápida de la información por vía electrónica.

Acontecimientos en la Comunidad Europea

7. La congestión y el nivel elevado de riesgo para la navegación en las aguas europeas han llevado a los Estados miembros ha establecer en los últimos 20 años dispositivos de organización del tráfico en las principales vías utilizadas por el tráfico con origen o destino en puertos europeos. Estos dispositivos, aprobados por la OMI, han contribuido a limitar los riesgos de colisión u otros accidentes frente a las costas europeas.

El desarrollo de los sistemas de los sistemas obligatorios de notificación es más reciente, puesto que antes de la introducción en 1994 de una enmienda del Convenio SOLAS, esos sistemas eran voluntarios para los buques en tránsito. Actualmente, existen varios sistemas de notificación voluntaria u obligatoria aprobados por la OMI, en particular a lo largo de la fachada atlántica y el Canal de la Mancha, que constituyen zonas particularmente expuestas o ecológicamente sensibles. Además, la práctica de las notificaciones portuarias está ampliamente extendida: los buques informan a los puertos por adelantado sobre sus previsiones de escala (generalmente varios días antes de la fecha prevista de llegada con el fin de reservar un muelle) y confirman su llegada 24 o 48 horas antes de entrar en puerto.

Los movimientos de los buques en la mayor parte de los puertos europeos y de sus accesos se controlan mediante STM portuarios, que contribuyen así a la eficacia de la gestión portuaria y a la seguridad en la zona portuaria y en sus proximidades. El desarrollo de los VTS costeros responde al deseo de hacer un mejor seguimiento del tráfico en tránsito en determinadas zonas en las que su densidad lo justifica.

Conviene subrayar que, frecuentemente, las diferentes misiones descritas anteriormente son ejercidas por una misma autoridad en tierra. Así pues, un mismo centro, como por ejemplo un STM, puede recibir las notificaciones de los buques y efectuar el seguimiento del tráfico en un dispositivo de separación del tráfico en su zona de cobertura, y efectuar otras tareas conexas, tales como la búsqueda y el salvamento en el mar.

8. En lo que se refiere a la situación al nivel comunitario, hay que subrayar varios puntos.

En primer lugar, existe un marco legal:

- La Directiva 93/75/CEE, adoptada en septiembre de 1993 ("Directiva Hazmat") tiene por objeto permitir a las autoridades nacionales encargadas de luchar contra las consecuencias de un accidente en el mar disponer de la información apropiada. A tal fin, los capitanes y los operadores están obligados a facilitar cierta información sobre las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo a las autoridades competentes designadas por los Estados miembros. Estas autoridades están obligadas a intercambiar estos datos en caso de necesidad por razones de seguridad.

- La propuesta de directiva Eurorep, adoptada en diciembre de 1993, se deriva de la Directiva 93/75/CEE que establece un sistema de notificación para los buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes y que tienen destino u origen en puertos de la Comunidad. Su principal objetivo es extender las obligaciones de notificación que contiene la Directiva 93/75/CEE a los buques en tránsito a lo largo de las costas de la Comunidad. La propuesta ha sido acogida favorablemente por el Parlamento Europeo, pero su discusión en el Consejo ha tropezado con varios obstáculos y la propuesta se encuentra en la mesa del Consejo desde 1994 sin que se haya podido adoptar una posición común.

- La Decisión del Consejo de 25 de febrero de 1992 relativa a los sistema de radionavegación destinados a ser utilizados en Europa prevé el desarrollo de ayudas a la navegación en el espacio marítimo europeo mediante la extensión de los sistemas terrestres de radionavegación Loran-C. Este componente marítimo contribuye a la política europea de navegación en todos los modos de transporte y, en particular al desarrollo de la red Galileo de satélites de navegación.

- Una Directiva del Consejo de 21 de diciembre de 1978 tiene por objeto garantizar que los buques que deseen recurrir a los servicios de un piloto en el Mar del Norte y el Canal de la Mancha dispongan de pilotos de altura suficientemente cualificados.

- La Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte incluye entre sus objetivos la creación de una red de gestión e información sobre el tráfico marítimo, a fin de garantizar un nivel elevado de seguridad y eficacia en el tráfico marítimo y de protección del medio ambiente en las zonas marítimas dependientes de los Estados miembros. Este instrumento permite aportar financiación comunitaria a diversos proyectos de gestión o información sobre el tráfico marítimo (en particular, el sistema VTS). Existen además otros fondos comunitarios que pueden contribuir al desarrollo de infraestructuras o instalaciones de gestión e información sobre el tráfico marítimo (FEDER, Fondos de Cohesión).

Entre las medidas de la Comisión destinadas a facilitar la aplicación de la legislación comunitaria figura la iniciativa de un memorándum de acuerdo entre varios Estados miembros para la creación de una red de intercambio de datos informatizados (EDI) entre las administraciones de los Estados miembros para la aplicación de la Directiva 93/75/CEE (en la actualidad cinco Estados miembros son partes en este acuerdo y otros tres podrían adherirse próximamente). Este proyecto recibe financiación a través de los fondos de la red transeuropea de transporte. Un proyecto Phare (Proyecto EWS: Early Warning System for the

Baltic Sea), finalizado en 1999, debería servir para poner en marcha una iniciativa similar entre varios Estados ribereños del mar Báltico.

Balance de la aplicación de la Directiva 93/75/CEE

9. La Directiva 93/75/CEE "Hazmat" se aplica desde 1995. La Comisión tiene hoy una visión bastante completa de la aplicación de esta Directiva a través de varias fuentes de información: las diversas medidas legales nacionales de incorporación al derecho interno, información recabada directamente de los Estados miembros, contactos con la industria y resultados de estudios efectuados por cuenta de la Comisión.

Las principales conclusiones de esta evaluación son las siguientes:

- El sistema establecido por la Directiva es bastante opaco frente al exterior y con frecuencia mal conocido por capitanes y armadores, en particular fuera de la Unión Europea.

- La obligación impuesta al operador de enviar su notificación desde el puerto de origen fuera de la Unión Europea no se aplica correctamente, ya que con frecuencia el envío se efectúa tras la partida del buque y a veces simplemente según las reglas locales del puerto de destino (por ejemplo: 48 o 24 horas antes). Asimismo, con frecuencia las notificaciones también se envían con retraso desde el puerto de salida en la Unión Europea.

- La transmisión de información relacionada con la carga es a veces problemática, debido al empleo de medios inadecuados para la transmisión de información voluminosa, como el fax.

- La Directiva no prevé procedimientos y un formato armonizado para la transmisión e intercambio de datos, lo que es un obstáculo para el buen funcionamiento y la eficacia de todo el sistema.

- No hay un definición clara de las autoridades competentes y, por consiguiente, tampoco responsabilidades claramente establecidas. El problema afecta principalmente a los puertos, que no se mencionan en la Directiva.

- La lista publicada de las autoridades competentes no se actualiza regularmente ni está fácilmente disponible.

- La información notificada de conformidad con la Directiva es normalmente archivada por sus destinatarios para el caso de un accidente marítimo, pero no se le da ningún otro uso y, por tanto, no se aprovecha la información recogida.

Objetivos de una nueva iniciativa comunitaria

10. A la vista de lo anteriormente dicho, la Comisión considera que las herramientas existentes para responder a los riesgos de accidente o contaminación que crea la navegación por las aguas europeas de buques no conformes a las normas son todavía insuficientes.

En efecto, la Directiva 93/75/CEE no responde más que a un objetivo limitado: la reducción de las posibles consecuencias medioambientales de un accidente en el mar. Los dispositivos de seguimiento y gestión del tráfico existentes tienen un alcance geográfico reducido, están concentrados en las principales zonas de convergencia del tráfico y carecen de un efecto real en el caso de que se produzcan sucesos fuera de la zona de cobertura de su radar o radio. El único

instrumento verdaderamente eficaz de que dispone la Comunidad para impedir que un buque abanderado en un país tercero que no sea conforme a las normas navegue por las aguas europeas parece ser el control por el Estado rector del puerto. No obstante, este instrumento es por definición aleatorio (no capta más que una parte del tráfico) y no reduce el riesgo que presenta un buque no inspeccionado que navegue frente a las costas europeas.

Hay otro límite que está relacionado con una interacción insuficiente de las partes que poseen la información sobre el tráfico: STM, guardacostas, autoridades portuarias, etc. disponen de información sobre el tráfico que, con frecuencia, es bastante exacta, pero esta información no se aprovecha por falta de colaboración o no circula eficazmente.

En el informe que presentó en la cumbre europea de Biarritz, la Comisión indicó los principios rectores de sus nuevas propuestas en materia de seguridad de la navegación en las aguas europeas:

- « instituir una obligación ampliada de identificación antes de acceder a las aguas europeas;

- mejorar los procedimientos de transmisión y explotación de datos sobre cargas peligrosas, especialmente mediante el recurso sistemático al intercambio electrónico de datos (EDI);

- imponer en aguas comunitarias que los buques lleven sistemas de identificación automáticos (o transpondedores), de acuerdo con el calendario definido por la OMI, para facilitar su identificación y seguimiento por las autoridades competentes en las proximidades de las costas;

- ampliar el desarrollo de bases de datos comunes y la conexión en red de los centros encargados de gestionar los datos recopilados en virtud de la Directiva, para tener un conocimiento más completo del tráfico, especialmente de tránsito, en aguas europeas;

- garantizar un seguimiento más detallado de los buques que presentan un riesgo especialmente alto para la seguridad marítima y el medio ambiente;

- reforzar las facultades de intervención de los Estados miembros, en su calidad de Estados costeros, en caso de riesgo de accidente o de contaminación frente a sus costas. »

11. Los objetivos descritos son demasiado amplios para poder darles cabida en la Directiva 93/75/CEE mediante una simple modificación. Por consiguiente, la Comisión propone un nuevo instrumento que incorpore los objetivos de la Directiva 93/75/CEE y además fines más amplios: la prevención de la contaminación accidental y operativa en el mar, la gestión y vigilancia del tráfico marítimo, el control más estrecho de determinados buques considerados de riesgo, posibilidades de una mayor intervención en el mar en caso de riesgo para el medio ambiente y la seguridad marítima, facilitación de las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar, etc.

Medidas encaminadas a garantizar un seguimiento y una mayor seguridad de la navegación en las aguas europeas

12. La Comisión propone dar una base jurídica comunitaria a una serie de prácticas o requisitos aplicados por los Estados miembros con el fin de reforzar su eficacia y permitir,

llegado el caso, la aplicación posterior de un régimen de sanciones apropiadas para los Estados miembros en caso de incumplimiento. Se trata de hacer obligatorios:

- los preavisos de entrada en los puertos europeos;

- la aplicación de los sistemas de notificación obligatorios establecidos por los Estados miembros y aprobados por la OMI;

- la utilización de los servicios de tráfico marítimo y de los sistemas de organización del tráfico marítimo aprobados por la OMI.

Estas medidas permitirán garantizar que todos los buques afectados por la Directiva, ya transporten o no mercancías peligrosas o contaminantes, que penetren en las aguas europeas o visiten puertos europeos, sean identificados, respeten las reglas de circulación aplicables y faciliten a las autoridades costeras información concreta importante en caso de peligro en el mar.

13. El contenido de la información es objeto de una armonización mínima: solamente se recopilan ciertos datos esenciales (identificación del buque, posición, destino, etc.), habida cuenta de que otros datos (tipo de buque, tonelaje, etc.) pueden obtenerse fácilmente de otras fuentes tales como la base de datos EQUASIS sobre la calidad de los buques. La información mínima requerida es la misma que exigen generalmente los sistemas de notificación obligatorios ya establecidos, a excepción no obstante de la información adicional siguiente:

– El número de personas a bordo. La Directiva 93/75/CEE exigía la comunicación del número de miembros de la tripulación a bordo. Esa información resultaba no obstante inadecuada e insuficiente, por una parte porque no tenía en cuenta a las personas ajenas a la tripulación que pudieran encontrarse a bordo, por otra parte porque se limitaba a los buques que transportan mercancías peligrosas y contaminantes y, por último porque, al estar integrada en un sistema de gestión de la información sobre la carga, no tenía ninguna utilidad operativa directa para las autoridades en tierra interesadas (en particular los centros de coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento en el mar). A partir de ahora, esta información se transmitirá durante la travesía a los centros costeros más directamente interesados.

– La indicación de una dirección tiene por objeto permitir a las autoridades operativas entrar en contacto con las personas que posean datos exactos sobre la carga, lo que constituye una ayuda valiosa en caso de accidente o incidente en el que estén implicados buques que transporten sustancias peligrosas contaminantes, sobre todo en la hipótesis de un buque en tránsito cuyo destino no sea un puerto comunitario (en este caso, en efecto, ninguna autoridad de un Estado miembro posee información sobre la carga).

– Habrá que facilitar datos sobre el tipo y la cantidad de combustible de caldera del buque. Los hidrocarburos transportados en los depósitos de los buques presentan en efecto un riesgo no despreciable de contaminación (algunos buques pueden transportar varios miles de toneladas) y, en caso de vertido, estos productos son particularmente difíciles de extraer y tienen efectos tóxicos a veces importantes. Por consiguiente, es importante que las autoridades costeras puedan disponer de estos datos para evaluar mejor las posibles consecuencias de un accidente en el mar.

14. La propuesta tiene por objeto reforzar la prevención de los accidentes marítimos y mejorar la comprensión de sus causas. En efecto, una política eficaz de prevención de los accidentes marítimos descansa sobre un mejor conocimiento de los flujos de tráfico y sobre la capacidad de identificar y controlar los buques que presentan un riesgo para la seguridad o el medio ambiente. Este objetivo se ve actualmente facilitado por la introducción de sistemas automáticos de identificación, conocidos con el nombre de **transpondedores**, que permiten hacer un seguimiento continuo de los buques en las aguas costeras. Además, el análisis exacto de las causas de los accidentes marítimos es esencial para comprender los factores determinantes de un accidente y, por consiguiente, para elaborar posteriormente medidas de seguridad marítima. Estas investigaciones, que hasta ahora han sido frecuentemente largas, complejas y costosas, se verán a partir de ahora muy facilitadas por la aparición de "**cajas negras"** inspiradas en las de la aviación. Se puede dar también por descontado un efecto positivo para la prevención de los accidentes (en particular los relacionados con el factor humano) en el sentido en que la presencia de cajas negras a bordo debería incitar a las tripulaciones a actuar con un mayor grado de vigilancia y sentido de la responsabilidad en el manejo del buque. Estos distintos avances tecnológicos están siendo considerados por la OMI, en particular mediante la revisión del Capítulo V de SOLAS, pero la Comisión considera que la introducción de estas medidas en la Unión Europea debe acelerarse y ampliarse, sobre todo en lo que respecta a los buques de las categorías no cubiertas por la reglamentación internacional.

Se trata pues en primer lugar de hacer obligatorias las nuevas disposiciones de SOLAS sobre los **transpondedores** y sobre todo de completarlas o de acelerar su introducción en lo que refiere a los buques no cubiertos por la nueva regla de SOLAS, es decir, básicamente los buques de más de 300 toneladas de arqueo bruto que no efectúen travesías internacionales. Una ampliación de esas características es coherente con la actuación de la Comisión en otros sectores de la seguridad marítima: la necesidad de exigir de los buques que efectúen cabotaje en la Comunidad de respetar reglas como mínimo tan estrictas como las aplicables a los buques en travesías internacionales, a fin de garantizar un nivel uniforme de seguridad en las aguas europeas.

En segundo lugar, la propuesta recoge la obligación de que los buques vayan equipados con **cajas negras** (registradores de datos del viaje o VDR- Voyage Data Recorders), según el concepto ya aplicado en el sector del tráfico aéreo. A pesar de que no se trate de equipos de navegación propiamente dichos, ya que están destinados a las investigaciones posteriores a los accidentes, su inclusión en el Capítulo V de SOLAS en fase de refundición demuestra su importancia en el contexto de una visión global de la seguridad de la navegación. En virtud de la Directiva 1999/35, las cajas negras son obligatorias a bordo de los transbordadores de carga rodada y en las naves de pasajeros de alta velocidad que efectúan un servicio regular con origen o destino en un puerto de un Estado miembro. Habida cuenta de su importancia para el análisis de las causas de los accidentes y el aumento del nivel de seguridad de la navegación, la Comisión considera imprescindible hacer obligatoria anticipadamente la nueva regla 20 del Capítulo V de SOLAS sobre las cajas negras a todos los buques de pasajeros, así como a los buques de otras categorías, tanto si efectúan viajes internacionales como si no.

Creación de un sistema de notificación relativo a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes

15. La propuesta recoge las disposiciones básicas de la Directiva 93/75/CEE, y las modifica a la vista de la experiencia adquirida con su aplicación y la evolución de los contextos jurídico y tecnológico internacionales.

Una de las dificultades esenciales de la Directiva 93/75/CEE reside en la dificultad de gestionar de forma eficaz y poco costosa la información sobre la carga, que puede ser muy voluminosa. Para mejorar de forma significativa la situación actual hay pues que mejorar las vías de circulación de esta información.

A tal fin, las disposiciones introducidas contemplan la posibilidad de mantener lo más cerca posible de su fuente la información relativa a la carga (concepto de sistema "pasivo"), cuyo uso sigue siendo en principio excepcional. La Comisión propone dar más flexibilidad al procedimiento de notificación de este tipo de información, que podría notificarse, a elección del Estado miembro, o bien a una autoridad competente designada, como prevé la Directiva 93/75/CEE en vigor (para los Estados que deseen conservar la estructura actual), o bien a la autoridad portuaria, quien tendría la responsabilidad de mantener la información a disposición de las autoridades nacionales competentes las 24 horas del día en caso de necesidad. Las autoridades nacionales activarían los puertos para obtener información solamente en caso de accidente. Este último procedimiento permitirá a los Estados miembros que lo elijan una gestión más eficaz y menos costosa del sistema.

La propuesta de directiva deberá armonizar asimismo los modos de transmisión de la información. Actualmente, el operador puede efectuar la notificación por cualquier medio. Frecuentemente, sobre todo en los puertos de importancia menor, la transmisión de la información sobre la carga se efectúa por fax, lo que obliga a las autoridades pertinentes a almacenar en sus locales un volumen considerable de documentación en papel.

Varios grandes puertos europeos enfrentados al problema, conscientes de las pérdidas económicas que genera el mantenimiento de estos procedimientos anacrónicos, han reaccionado y han decidido imponer a los buques la notificación por vía electrónica y, más exactamente, mediante los formatos EDI (intercambio electrónico de datos). La propuesta de la Comisión prevé generalizar la transmisión de datos sobre la carga por vía electrónica (es decir, por ordenador, excluidos los fax), con el fin de eliminar la tramitación en papel que resta eficacia al sistema. La Comisión se ha propuesto asimismo que los formatos EDI utilizados sean exclusivamente los formatos EDIFACT apropiados que figuran en un anexo de la directiva con el fin de evitar normas divergentes en la Comunidad.

Por otra parte, el sistema de exención establecido por la Directiva 93/75/CEE para los servicios regulares de determinada duración debería flexibilizarse. La condición de una determinada duración del trayecto no es necesaria a partir del momento en que la compañía afectada ha establecido un sistema que garantiza la transmisión inmediata de información sobre la carga peligrosa a la autoridad competente en caso de necesidad.

16. Por último, conviene señalar que el artículo 8 de la Directiva 93/75/CEE sobre diversas obligaciones relativas a los servicios de los prácticos de puerto no ha sido recogido en la nueva directiva:

- a la vista de la experiencia adquirida con la aplicación de la directiva, la obligación impuesta al capitán de redactar una ficha de control y de entregarla al práctico se respeta raramente, debido en parte al hecho de que es difícil esperar de un capitán que indique él mismo por escrito las deficiencias que afectan a su propio buque; el refuerzo del control por el Estado rector del puerto introducido por la Directiva 92/21/CEE deja sin utilidad a esta ficha de control;

- el apartado 2 del artículo 8 no es necesario puesto que ya figura en el artículo 13 de la Directiva 95/21CE.

Medidas de intervención y seguimiento de los buques peligrosos

17. La Directiva 93/75/CEE contiene disposiciones relativas a la comunicación por los buques de accidentes o incidentes en el mar y a las medidas de intervención subsiguientes de los Estados miembros, pero habida cuenta de la definición del término "buque" que figura en esta directiva, estas disposiciones se limitan a los buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes con destino u origen en puertos de la Comunidad.

El primer objetivo de la propuesta de la Comisión es pues ampliar estas disposiciones a todos los buques, ya transporten o no carga consistente en mercancías peligrosas o contaminantes y ya hagan escala o no en un puerto de la Comunidad.

La propuesta establece las circunstancias en las que el capitán de un buque estará obligado a informar de un incidente a las autoridades costeras. Esas circunstancias son las situaciones descritas en la Resolución A.851(20) de la OMI sobre los sistemas de notificación para buques, así como sobre la notificación de la contaminación o de vertidos de mercancías en bultos (por otros buques) observados en el mar. Estas notificaciones permitirán a las autoridades costeras poner en marcha más rápidamente las operaciones de lucha contra la contaminación o de recogida de bultos a la deriva, que en la práctica con frecuencia no se detectan hasta su llegada al litoral.

18. En cuanto a las medidas que el derecho internacional pone a disposición de un Estado miembro, para actuar contra un riesgo que amenace a su litoral o a sus intereses conexos, un anexo de la Directiva añade otros ejemplos (puesto que no es una lista exhaustiva) de medidas posibles:

- emplazar al capitán de un buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima;
- trasladar a bordo del buque a un equipo de evaluación para examinar el grado de riesgo, asistir al capitán a remediar la situación y mantener informado el centro costero competente;
- ordenar al capitán a dirigirse a un puerto de refugio en la costa en caso de peligro inminente, o
- imponer el practicaje o el remolcado del buque.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como el Convenio de Bruselas de 1969 sobre la intervención en alta mar en caso de accidentes que provoquen o puedan provocar la contaminación por hidrocarburos, y su Protocolo de 1973 relativo a las sustancias distintas de los hidrocarburos, permiten a los Estados miembros cuyas costas o intereses estén amenazados tomar esas medidas en su mar territorial y en su zona económica exclusiva, así como en alta mar.

19. Sea cual sea la causa de un accidente marítimo (fallo humano o técnico), la experiencia demuestra que las condiciones meteorológicas adversas reinantes en una zona constituyen un factor importante de agravación de los riesgos. En este contexto, los puertos marítimos constituyen zonas naturales de refugio. La propuesta persigue por consiguiente, o bien facilitar el acceso a puertos de refugio en caso de siniestro en el mar, o bien al contrario prevenir los riesgos de accidente prohibiendo a los buques abandonar los puertos de escala en la Comunidad cuando la meteorología o el estado de la mar sean tan adversas que constituyan un alto riesgo de accidente.

La mayor parte de las catástrofes de contaminación ante las costas europeas han ocurrido efectivamente durante fuertes tempestades en el mar. La Comisión estima que, cuando las condiciones meteorológicas sean especialmente adversas (más de 48 nudos de velocidad del viento, o fuerza 10 en la escala de Beaufort), la necesidad de proteger el medio ambiente contra los riesgos graves de contaminación aconseja que la decisión de abandonar el puerto no se deje exclusivamente al capitán del buque. La salida de los buques de los pasajeros y de los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes deberían suspenderse hasta que las condiciones meteorológicas mejoren y permitan al buque abandonar el puerto con toda seguridad.

La decisión de ordenar a un buque que se dirija a un puerto de refugio es siempre delicada y exige una apreciación realista de los riesgos que se derivarían, o bien de denegar el acceso al puerto para alejar de las costas el peligro de contaminación o de explosión, o bien de obligar a un buque en mal estado a dirigirse a un puerto para salvar al buque y a su tripulación y evitar un accidente de contaminación en el mar. La acogida de un buque en dificultades por un puerto puede en efecto representar un riesgo no despreciable, tanto para la población local como para el medio ambiente, sobre todo teniendo en cuenta que las zonas afectadas, en particular los estuarios, son con frecuencia al mismo tiempo zonas ecológicamente muy vulnerables. No obstante, la situación actual ocasiona para los operadores de transporte marítimo una gran fuente de incertidumbre a la que habría que encontrar remedio. El problema tiene asimismo una dimensión comunitaria evidente, puesto que los buques a los que se deniega acceso a un puerto pueden ser víctimas de un accidente y contaminar el litoral de Estados vecinos.

Por consiguiente, es necesario un marco jurídico que permita dar acogida a los buques en peligro. La decisión de aceptar o no la acogida de un buque en peligro debe tomarse según cada caso, pero atendiendo a criterios objetivos tales como la capacidad de acogida del puerto, y tener en cuenta los condicionantes y riesgos particulares ligados a la configuración de la zona portuaria o a la vulnerabilidad ecológica de la zona. Convendría por tanto que los Estados miembros estableciesen planes de acogida para los buques en peligro que tengan en cuenta esta información y permitan a las autoridades responsables disponer de elementos fiables antes de tomar su decisión.

Buques de alto riesgo

20. Algunos buques pueden causar riesgos especiales a los Estados frente a cuyas costas navegan, ya sea a causa de su mal estado detectado, por ejemplo, después de una inspección de conformidad con el sistema de control por el Estado rector del puerto, o bien porque se sospecha que están en mal estado, o por causa de comportamiento dudoso o por una infracción de una regla internacional o de una norma europea.

En la actualidad, el derecho internacional limita en gran medida los poderes de actuación de los Estados miembros en relación con estos buques que son potencialmente peligrosos (por ejemplo, buques prohibidos en virtud de la Directiva 95/21/CE, o buques que han incumplido una obligación de notificación) pero que no presentan necesariamente a pesar de ello un riesgo grave y directo de accidente o de contaminación de sus costas. el derecho internacional no autoriza medidas extremas como el desvío de los buques potencialmente peligrosos mencionados en la directiva, salvo en caso de incidente o accidente en el mar.

A pesar de las indicaciones el derecho internacional, es sin embargo posible tomar medidas preventivas en relación con estos buques, que convendría someter a una vigilancia más estrecha en las aguas europeas, lo que implica un mejor intercambio de información entre los Estados miembros situados a lo largo de la ruta del buque. Este seguimiento más estrecho

podría por ejemplo servir para detectar más rápidamente maniobras dudosas o peligrosas para la seguridad de la navegación y tomar las medidas precautorias necesarias, así como informar a los puertos de escala o a las autoridades de otros Estados miembros de la llegada de estos buques. Con esta información, los Estados miembros afectados podrían antes de aceptar los buques de alto riesgo en sus puertos, pedir mayor información para asegurarse de que el buque cumple los convenios internacionales (copia de certificados de seguridad), o llegado el caso, proceder a inspecciones a bordo con arreglo a la Directiva 95/21/CEE.

Refuerzo de la aplicación de la Directiva

21. Las lagunas mencionadas en relación con la aplicación de la Directiva 93/75/CEE se deben a la falta de disposiciones precisas para hacer respetar la normativa. La única sanción mencionada en la directiva es la delegación de acceso referida en el artículo 5 por falta de notificación después de abandonar el puerto de origen fuera de la Comunidad. Esta sanción no es aplicada por los Estados miembros, a pesar de numerosos casos de violación de este artículo, lo que se debe en parte a la desproporción entre la sanción y la infracción cometida. Por consiguiente es necesario establecer un sistema de sanciones económicas que permitan al buque tener acceso al puerto y efectuar las operaciones comerciales previstas, pero que al mismo tiempo disuada al operador o al capitán de reincidir.

Además, es indispensable que los Estados miembros comprueben, mediante ensayos de funcionamiento por sorpresa o ejercicios de simulación, que los sistemas de información establecidos a efectos de la Directiva funcionan de manera satisfactoria. Esto es especialmente cierto en lo que se refiere a la parte del sistema relativa al tratamiento de la información sobre cargas peligrosas: esta información no debe en principio utilizarse más que en circunstancias excepcionales en caso de accidente y es obviamente imperativo que los procedimientos y las herramientas de transmisión de datos funcionen perfectamente en ese caso.

Por último, la propuesta de la Comisión contiene disposiciones pensadas para comprobar que el código internacional de gestión de la seguridad (código IGS) ha sido aplicado correctamente cuando hay un incidente o un accidente en el mar. De hecho, el código IGS tiene una función básica en la prevención de accidentes y de la contaminación en el mar, a condición de que las empresas lo consideren y apliquen como algo distinto de un simple ejercicio burocrático para respetar de manera puramente formal un requisito internacional. Es precisamente cuando se produce un accidente en el mar que es posible comprobar si el código IGS ha sido algo más que un ejercicio burocrático para la compañía que explota el buque: el código IGS prevé en efecto la obligación de establecer procedimientos que permitan hacer frente a las situaciones de emergencia. Uno de los aspectos esenciales en una situación de emergencia es que pueda haber en todo momento contactos apropiados entre, por una parte, el buque y la compañía y, por otra, entre la compañía y las autoridades operativas, de forma que el capitán y las autoridades en tierra puedan tomar las decisiones operativas en las mejores condiciones posibles. La propuesta de directiva introduce esta obligación de comunicación entre las partes interesadas y prevé medidas de seguimiento en el caso de que se compruebe que el sistema de gestión de la compañía no ha funcionado durante un accidente en el mar. Estas medidas de seguimiento consisten en primer lugar en una información del Estado o de los Estados que hayan expedido el certificado IGS, a fin de que estos últimos puedan tomar las medidas necesarias. Además, si se trata de un buque que haya sido certificado por un Estado miembro, y si la falta se considera especialmente grave, el Estado miembro que haya expedido el certificado deberá suspender la certificación hasta tanto no se haya procedido a una modificación exhaustiva del funcionamiento del sistema de gestión de seguridad de la compañía.

Desarrollo ulterior del sistema europeo de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo

22. La finalidad última del sistema europeo de información y seguimiento del tráfico marítimo no es multiplicar las obligaciones de notificaciones diversas, sino al contrario, buscar una mayor simplificación y armonización de los procedimientos al tiempo que se da el mayor valor añadido a la información recogida.

La presente propuesta no constituye más que una primera etapa en el establecimiento del sistema. Será necesario completar gradualmente la cobertura geográfica de la red de gestión de la navegación y establecer intercambios de información entre las distintas autoridades y agentes interesados. La Comisión y los Estados miembros deberán cooperar estrechamente para definir y aplicar sus objetivos.

23. La Comisión ha determinado los objetivos principales de esta segunda fase:

– Dar un valor añadido a la información recogida sobre los movimientos de buques por medio de los enlaces telemáticos apropiados entre los centros costeros (principalmente STM) y las autoridades portuarias de los Estados miembros. En efecto, varios organismos o autoridades disponen de información que podrían intercambiar entre sí a beneficio mutuo de todos. Para tomar un ejemplo concreto, un elemento esencial en la gestión de los servicios portuarios es una ETA precisa (Estimated Time of Arrival: hora probable de llegada): cuanto más exacta sea esta información, mejor será la organización de la escala del buque, y en particular la planificación de los diferentes servicios portuarios: practicaje, planchaje, servicios de mantenimiento o reparación, servicios administrativos, etc.). En la actualidad, la información que se facilita es con frecuencia imprecisa y a veces inexistente, a pesar de que las autoridades locales necesitan estar informadas con antelación. Un enlace telemático entre el puerto de destino y un servicio de control del tráfico situado en el itinerario del buque permitiría al puerto actualizar continuamente la ETA y optimizar la organización de la escala (como contrapartida, el centro de seguimiento del tráfico dispondría de previsiones de tráfico en su zona de cobertura más precisas ya que conocería la hora exacta de salida del puerto). En algunos casos, esos enlaces ya existen al nivel local, pero habría que generalizarlos para aumentar la seguridad del tráfico y la eficacia de la gestión portuaria. En el mismo orden de ideas, convendría desarrollar en el contexto de la red transeuropea de transporte enlaces telemáticos entre las autoridades costeras para hacer circular la información notificada por los buques y los centros situados a lo largo de los itinerarios marítimos seguidos por los busques. Este tipo de proyectos, si cumplen los criterios correspondientes, podrían recibir financiación a cargo de los fondos disponibles para la red transeuropea del transporte.

– Para completar la cobertura geográfica de la cadena europea de sistemas de notificación obligatorios, actualmente las principales vías marítimas empleadas por los buques con destino a Europa o en tránsito están cubiertas por sistemas de notificación de buques y de STM en la parte Mancha-Atlántico. No obstante, algunas zonas todavía no están suficientemente cubiertas: el Mediterráneo (en particular el acceso oriental) y el acceso norte al Mar del Norte y al Báltico para los buques procedentes de los Estados ribereños no miembros de la UE. Por consiguiente conviene que la Comisión y los Estados miembros afectados estudien la cuestión y elaboren rápidamente medidas que permitan cubrir a los buques en tránsito por estas zonas, a fin de la OMI pueda ser informada cuanto antes.

– Establecer un marco permanente para ampliar el sistema de información introducido por esta directiva y para facilitar la gestión de la información sobre el tráfico marítimo. La propuesta de Reglamento 2000/..../CE por el que se instituye una Agencia Europea de Seguridad Marítima menciona específicamente entre las tareas de este organismo la vigilancia de la navegación y del tráfico marítimo, en aplicación de la legislación comunitaria, a fin de facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión en este ámbito. Para cumplir este objetivo, la Agencia podría apoyarse en uno o varios centros europeos de gestión de la información marítima. El proyecto de establecer un sistema centralizado de información sobre el tráfico marítimo en Jobourg, Francia, que abarque el arco atlántico desde Gibraltar hasta la entrada del Mar del Norte, así como el proyecto anterior EQUASIS, demuestran que el concepto de sistemas que combinan varios elementos de información y los hacen accesibles a todos los usuarios interesados presentan varias ventajas (en particular la economía de escala) frente a un sistema descentralizado basado en la circulación continua de información entre las autoridades afectadas. Estos centros, que podrían funcionar dentro de centros ya existentes (STM, MRCC, etc.) en las grandes regiones marítimas europeas (Mediterráneo, Mancha-Atlántico-Mar del Norte, Báltico) tendrían la misión de recoger cierta información de interés común (lista actualizada de autoridades competentes, lista de buques especialmente peligrosos), en una base de datos y de ponerla a disposición. Habría que establecer un marco de cooperación entre los Estados miembros para definir exactamente las tareas y las funciones que podría desempeñar el centro.

CONSIDERACIONES ESPECIALES

Artículo 1

Este artículo especifica que la propuesta establece un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo, cuyos objetivos son a la vez aumentar la seguridad marítima, mejorar la eficacia del tráfico y prevenir la contaminación accidental y operativa por los buques.

Artículo 2

Este artículo especifica el ámbito de aplicación de la propuesta. Todos los buques por encima de un umbral de 300 toneladas de arqueo bruto están cubiertos, ya transporten o no mercancías peligrosas. Se establecen una serie de exclusiones que se refieren a los buques de guerra y a los que prestan un servicio público no comercial (según se definen en la regla 1 del Capítulo V del Convenio SOLAS en curso de revisión), así como a las embarcaciones de recreo (de cualesquiera características y ya sean o no explotadas con fines comerciales) y de pesca. No obstante, los pesqueros de más de 45 metros de eslora pueden crear un riesgo para la navegación que justifica su inclusión en el ámbito de aplicación de la propuesta. Las provisiones de a bordo y el equipo de armamento de los buques quedan excluidos (al igual que la Directiva 93/75/CEE), pero hay que notificar los combustibles de caldera con arreglo a la Directiva.

Artículo 3

Este artículo establece las definiciones aplicables a efectos de la Directiva.

Artículo 4

Este artículo obliga a todos los buques cubiertos por la Directiva a dar una notificación previa antes de entrar en un puerto. Las prácticas actuales de notificación de llegada pasan a ser de esta manera obligatorias en toda la Unión Europea, lo que servirá para aumentar su eficacia.

Artículo 5

Este artículo establece el principio de que los buques que penetren en la zona de competencia de una autoridad que aplique un sistema de notificación deberán comunicar a ésta la información mínima necesaria para su seguimiento eficaz, tal y como se establece en el Anexo I-1. Este artículo tiene en cuenta el estado del derecho internacional en vigor, y en particular el Convenio SOLAS, que prevé que sólo pueden imponerse obligatoriamente a los buques en tránsito "puro" (sin destino ni origen en puertos de la Comunidad) los sistemas de notificación aprobados por la OMI.

Artículo 6

Este artículo tiene por objeto reforzar la seguridad del tráfico exigiendo a los buques el cumplimiento de los instrumentos aprobados por la OMI para la organización del tráfico, que cubren zonas sensibles, zonas con una alta densidad de tráfico y zonas peligrosas para la navegación y que utilicen los servicios de tráfico marítimo (STM). Los buques deberán seguir las instrucciones que puedan darles las autoridades responsables de los sistemas por razones de seguridad. Los Estados miembros deberán asegurarse de que estas autoridades tengan los medios humanos y técnicos para llevar a cabo sus tareas y, en particular que cumplan las directrices de la OMI en la materia.

Artículo 7

Este artículo especifica que cualquier buque con origen o destino en un puerto comunitario debe ir equipado de transpondedores (o sistemas automáticos de identificación) que posibiliten su identificación y seguimiento a lo largo de las costas europeas. Este requisito recoge, anticipa y amplía los requisitos de emplazamiento de equipos a bordo del Capítulo V revisado del Convenio SOLAS (nueva regla 19-2), incluyendo a los buques en travesías nacionales no cubiertas por la regla 19 de SOLAS (entre 300 y 500 toneladas de arqueo bruto) o que están cubiertos únicamente a partir de 1 de julio de 2008. Para permitir el seguimiento de los buques equipados con sistemas automáticos de identificación en sus aguas, conviene que los Estados miembros doten a sus estaciones costeras de equipos que permitan recibir y tratar los datos de los transpondedores.

Artículo 8

Con el fin de facilitar las investigaciones sobre las causas de los siniestros marítimos, la instalación a bordo de los buques de registradores de datos de viaje ("cajas negras") permitirá recoger datos esenciales sobre los movimientos y el funcionamiento de las principales instalaciones a bordo. El artículo 8 completa las obligaciones ya introducidas por la Directiva 1999/35/CE sobre los servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad para las categorías de buques de pasajeros enumeradas en la nueva regla 20 del Capítulo V de SOLAS, pero también para otras categorías no cubiertas por SOLAS (buques de carga existentes y buques para trayectos nacionales). En lo que se refiere al calendario, los nuevos buques construidos a partir de 1 de julio de 2002 estarán sujetos a este requisito inmediatamente, y los buques de pasaje (que todavía no están cubiertos por la

Directiva 1999/35/CE) tendrán que adaptarse a más tardar el 1 de enero de 2004. En lo que respecta a otros buques (buques de carga), en relación con los cuales la revisión prevista del Convenio SOLAS en el momento de la redacción de este texto no establece la obligación de llevar cajas negras más que para los buques nuevos, la Comisión propone asimismo la obligación de adaptar los buques existentes a partir de 2007 o 2008, según el arqueo del buque.

Artículo 9

Este artículo, que es similar a una disposición de la Directiva 93/75/CEE, detalla las obligaciones del expedidor que permiten garantizar que se comunique información exacta sobre la carga al capitán o al operador del buque, y que esta información corresponda efectivamente a las mercancías peligrosas o contaminantes a bordo.

Artículo 10

Este artículo se refiere a la notificación de información sobre el buque y su carga a las autoridades competentes del puerto comunitario de salida, o del puerto comunitario de destino en el caso de buques que procedan de puertos extracomunitarios. El artículo contiene los requisitos establecidos en el artículo 5 de la Directiva 93/75/CE, pero aporta varias modificaciones en aras de una mayor flexibilidad y armonización:

- la notificación ya no debe darla únicamente el operador, sino que también puede efectuarla directamente el agente o el capitán del buque para tener en cuenta las diversas situaciones encontradas en la práctica;

- en lo que se refiere a los buques procedentes de puertos situados fuera de la Comunidad, la notificación ya no se considera una condición para acceder al puerto, pero la falta de notificación es sancionable económicamente con arreglo al artículo 22;

- los buques que no conozcan su destino en el momento de su salida de un puerto comunitario están autorizados a notificar la información solicitada en cuanto tengan conocimiento de su destino exacto;

- con objeto de limitar los flujos de circulación de información, en particular en lo que se refiere a la carga, los Estados miembros pueden dar competencias a las autoridades portuarias para recibir y conservar la información transmitida por el buque, a condición de que los procedimientos establecidos permitan a la autoridad competente acceder de forma inmediata y permanente a los datos;

- el modo de transmisión deberá ser la conexión de ordenador a ordenador y, cuando se utilicen formatos EDI, éstos deberán ser conformes a las normas EDIFACT indicadas en un anexo de la directiva;

- por último, se especifica que los buques puramente en tránsito que no hagan escala en los puertos de la Comunidad deben sin embargo comunicar información sobre la carga que transportan a través de los sistemas de notificación de buques establecidos a lo largo de las costas europeas.

Artículo 11

Este artículo se refiere al intercambio de datos sobre el buque y su carga entre los Estados miembros a efectos de seguridad. Los Estados miembros deberán cooperar para asegurar la interconexión e interoperabilidad de los sistemas nacionales de información de tal forma que puedan intercambiar en todo momento y por vía electrónica la información necesaria. El memorándum de acuerdo suscrito por varios Estados miembros relativo a la aplicación de la Directiva Hazmat constituye un marco de cooperación para lograr este objetivo.

Artículo 12

Este artículo establece las condiciones bajo las que los Estados miembros pueden conceder exenciones de los procedimientos normales de notificación para los servicios regulares dentro de la Comunidad. El régimen de exenciones establecido por la Directiva 93/75/CEE se ha flexibilizado puesto que las condiciones de duración del viaje se han suprimido; no obstante, el sistema establecido por la compañía deberá garantizar la posibilidad de transmitir la información solicitada inmediatamente y los Estados miembros deberán comprobar que el sistema funciona de manera satisfactoria.

Artículo 13

Este artículo tiene por objeto permitir a los Estados miembros tomar determinadas medidas cuando buques que presentan un riesgo potencial para la navegación transitan a lo largo de sus costas. Define en primer lugar los buques que pueden considerarse de riesgo y prevé un intercambio de información entre los Estados miembros situados a lo largo de la ruta. El Estado miembro interesado podrá entonces estudiar la posibilidad de tomar las medidas que considere apropiadas, siempre y cuando se respete el derecho internacional en vigor.

Artículo 14

Este artículo amplía el ámbito de aplicación de las disposiciones similares ya presentes en la Directiva 93/75/CEE con el fin de cubrir otras categorías de buques (que no transportan mercancías peligrosas o que están en tránsito). Además, se detallan las medidas a disposición de un Estado miembro para prevenir incidentes o accidentes, o para intervenir en caso de que se produzcan. Así pues, los capitanes deberán notificar cualquier problema relacionado con la seguridad del buque y de la navegación o con la prevención de la contaminación, y deberán asimismo notificar a las autoridades costeras la presencia de sustancias contaminantes o de bultos de mercancías a la deriva que pudieran presentar un peligro para el medio ambiente u otros buques.

Artículo 15

Este artículo establece que, en caso de condiciones meteorológicas especialmente adversas que supongan una amenaza grave para sus costas y para las de un Estado miembro vecino, los Estados miembros deben tomar las medidas necesarias para prohibir la salida de puerto de los buques.

Artículo 16

Este artículo obliga a los Estados miembros a tomar todas las medidas necesarias permitidas por el derecho internacional para hacer frente a un riesgo de accidente o de contaminación marítima ante sus costas y obliga a las partes interesadas (operador, propietario de la carga y capitán) a cooperar plenamente para reducir al mínimo las consecuencias del accidente.

Además, en cuanto se produzca un incidente o un accidente de estas características, el capitán deberá entrar en contacto con la compañía y ésta deberá ponerse a disposición de las autoridades competentes.

Artículo 17

Este artículo estipula que los Estados miembros deberán elaborar planes de emergencia con el fin de simplificar la toma de decisiones en lo que respecta a la acogida de los buques en peligro y poner estos planes a disposición de las partes interesadas. Los Estados miembros deberán asimismo mantener informada a la Comisión sobre las medidas que tomen para la aplicación de esos planes.

Artículo 18

El artículo 18 amplía a todos los buques las disposiciones de los artículos 9 y 10 de la Directiva 93/75/CEE (en lo que se refiere a la difusión de avisos para la navegación y al suministro de información a los demás Estados miembros afectados), que inicialmente se aplicarán solamente a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes con destino u origen en puertos comunitarios.

Artículo 19

Este artículo indica que los Estados miembros deberán designar las autoridades competentes, las autoridades portuarias y los centros costeros responsables de la aplicación de la presente Directiva e informar apropiadamente de ello al sector naval y a la Comisión.

Artículo 20

Este artículo trata de la creación de un marco de cooperación entre la Comisión y los Estados miembros para el futuro desarrollo del sistema comunitario de seguimiento e información del tráfico marítimo. Así pues, prevé el desarrollo de enlaces telemáticos entre los centros costeros y las autoridades portuarias, así como entre los centros costeros, para optimizar la gestión de la información sobre los movimientos de buques en aguas comunitarias. A tal fin recuerda asimismo la necesidad de ampliar la cobertura del sistema, que todavía no es total, de forma que cualquier buque que entre en las aguas comunitarias pueda ser identificado y seguido de manera más completa. A tal fin, será necesario que los Estados miembros cooperen para presentar propuestas apropiadas a la OMI, por último, deberá mejorarse la gestión de la información marítima, que es una de las tareas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, para proporcionar un acceso más fácil a la información de interés común a los Estados de la zona interesados y para desarrollar los instrumentos necesarios para una mejor gestión del tráfico en la zona de que se trate.

Artículo 21

Este artículo recuerda que la recogida y explotación de la información notificada en virtud de la presente Directiva deben respetar el principio de confidencialidad de las transacciones comerciales y que la información debe utilizarse con fines de seguridad marítima y protección del medio ambiente.

Artículo 22

Este artículo establece las medidas necesarias para aplicar la Directiva de forma satisfactoria. Así pues, se impone a los Estados miembros la obligación de verificar periódicamente el

funcionamiento de los sistemas de información establecidos a efectos de la Directiva y de establecer en su derecho interno sanciones económicas disuasorias contra las infracciones de la obligación de notificación o de emplazamiento de equipos a bordo establecidas por la Directiva. Se hará un énfasis especial en la verificación, cuando se produzca un incidente en el mar, de la conformidad del sistema de gestión de la seguridad de la compañía en relación con las prescripciones del código IGS para retirar imediatamente el certificado correspondiente si se detecta un incumplimiento grave.

Artículos 23 y 24

Estos artículos se refieren al establecimiento de un comité de reglamentación a efectos de la Directiva y definen su ámbito de aplicación.

Artículo 25

Sin comentarios.

Artículo 26

Este artículo especifica que la Directiva 93/75/CEE, algunas de cuyas disposiciones recoge la presente Directiva, quedará derogada veinticuatro meses después de la adopción de la presente Directiva.

ANEXOS

Anexo I

La primera parte del Anexo I detalla la información operativa que debe transmitirse al centro costero competente. Se trata, de conformidad con las disposiciones de la Resolución A.851(20) de la OMI, de información relativa a la identificación del buque, a sus movimientos, a la carga y al número de personas a bordo. La armonización es mínima ya que los Estados miembros tienen el derecho de exigir otra información a efectos de seguridad o de protección del medio ambiente. El objetivo es también reducir al mínimo la cantidad de información que debe facilitar el capitán, ya que los centros operativos pueden obtener gran cantidad de información consultando la base de datos EQUASIS.

La segunda parte del Anexo I establece la información que, de conformidad con la nueva regla 19 de SOLAS, podrá transmitirse a través de los sistemas automáticos de identificación.

Por último, se recuerda que cualquier cambio relativo a la información notificada, en particular cualquier modificación del plan de navegación del buque, deberá comunicarse a la autoridad costera.

Anexo II

El Anexo II establece el calendario para el emplazamiento a bordo de sistemas automáticos de identificación (AIS) y de registradoras de datos de viaje (VDR), atendiendo a las disposiciones del Capítulo V de SOLAS en curso de revisión, y ampliado a otras categorías de buques o viajes no cubiertos por las reglas correspondientes de SOLAS.

Anexo III

El Anexo III enumera la información que debe notificar el operador, el agente o el capitán de un buque con destino en un puerto de la Comunidad. Esta lista corresponde al Anexo I de la Directiva 93/75/CEE, salvo en lo que respecta a algunos elementos que se han eliminado:

- Puesto que el objetivo esencial es la gestión de la información sobre la carga, la información sobre la nacionalidad del buque, la eslora y el calado ya no es necesario; además, esta información se puede obtener en cualquier caso a través de EQUASIS.

- Análogamente, la información relacionada con la navegación (itinerario previsto) ya se pide a todos los buques en virtud del Título I. Esta información no es pertinente para un sistema de gestión de información sobre la carga y no está prevista en los formatos de los mensajes EDIFACT utilizados para la notificación a los puertos.

- La mención del número de miembros de la tripulación se ha eliminado por razones similares, pero también porque no hay ninguna razón para pedir esta información solamente cuando se trate de buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes. Este extremo sí figura sin embargo entre las obligaciones de notificación establecidas en el Título I de la Directiva en relación con el número de personas a bordo.

- Se ha aclarado el tipo de información que debe notificarse en relación con las horas de llegada y partida de los buques. La Directiva 93/75/CEE, inducía a confusión ya que la hora probable de salida mencionada en el punto 6 del Anexo I de la Directiva 93/75/CEE, que a veces se interpretaba como la hora de salida del puerto comunitario de origen y a veces como la hora de salida del puerto de origen extracomunitario. La información solicitada por la autoridad competente es la hora de salida de un puerto comunitario o, para los buques con destino a un puerto comunitario procedentes de un puerto extracomunitario, las horas probables de llegada y salida con objeto de determinar la duración prevista de la estancia en el puerto.

Anexo IV

El Anexo IV contiene una lista de los mensajes electrónicos EDIFACT que deben utilizarse para la transmisión de información cuando esta transmisión se basa en protocolos EDI.

Anexo V

El Anexo V establece una lista (no exhaustiva) de medidas que pueden tomar los Estados miembros en función de su apreciación de la situación sobre el terreno y de conformidad con el derecho internacional para prevenir o reducir los riesgos o las consecuencias de un incidente en el mar. Análogamente a lo que sucede con la Directiva 93/75/CEE, estas medidas están destinadas a restringir los movimientos del buque o a obligarlo a seguir un itinerario determinado, pero también a obligar al capitán a tomar medidas para poner fin a estos riesgos, a hacer escala en un puerto de refugio o a aceptar el practicaje o el remolcaje de su buque, o incluso la subida a bordo de un equipo de evaluación si los medios a bordo parecen a todas luces insuficientes para remediar la situación.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo […]

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la Propuesta de la Comisión[3],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social[4],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[5],

De conformidad con es procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado[6],

Considerando lo siguiente:

(1) En su Comunicación de 24 de febrero de 1993 sobre una política común de seguridad marítima, la Comisión mencionó que uno de los objetivos a nivel comunitario era la implantación de un sistema obligatorio de información para dar a los Estados miembros un acceso rápido a toda la información importante sobre los movimientos de los buques que transportan materias peligrosas o contaminantes y sobre la naturaleza exacta de su carga.

(2) La Directiva 93/75/CEE[(4)] de 13 de septiembre de 1993 estableció un sistema por el que las autoridades competentes reciben información sobre los buques con destino u origen en un puerto comunitario que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, y en relación con los incidentes en el mar. Esta Directiva prevé en su artículo 13 que la Comisión presente nuevas propuestas encaminadas a establecer un sistema de notificación más completo para la Comunidad que pueda también aplicarse a los buques que transitan frente a las costas de los Estados miembros.

---

3 DO C […] de […], p. […].
4 DO C […] de […], p. […].
5 DO C […] de […], p. […].
6 DO C […] de […], p. […].
(4) DO L 247, de 05.10.1993, p.19.

(3) La Resolución del Consejo de 8 de junio de 1993[5] relativa a una política común de seguridad marítima convino en que los principales objetivos de la actuación comunitaria incluyen la adopción de un sistema más completo de información.

(4) El establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo contribuirá a la prevención de los accidentes y la contaminación en el mar y a reducir al mínimo sus consecuencias para el medio ambiente, la economía y la salud de las poblaciones locales. La eficacia del tráfico marítimo y, en particular, de la gestión de las escalas de los buques en los puertos depende asimismo de la antelación con que los buques anuncian su llegada.

(5) A lo largo de las costas europeas se han establecido varios sistemas obligatorios de notificación de buques, de conformidad con las reglas pertinentes adoptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI). Es conveniente asegurarse de que los buques en tránsito cumplan las obligaciones de notificación en vigor con arreglo a estos sistemas. Las notificaciones efectuadas por estos buques a las autoridades costeras deben como mínimo mencionar el número de personas a bordo, la carga y el combustible de caldera que pudiera representar un riesgo grave de contaminación en cantidades superiores a un determinado volumen.

(6) Se han establecido asimismo servicios de tráfico marítimo y de organización del tráfico que desempeñan una función importante en la prevención de accidentes y de la contaminación en determinadas zonas marítimas congestionadas o peligrosas para la navegación. Es necesario que los buques utilicen los servicios ofrecidos por los centros de tráfico marítimo y cumplan las reglas aplicables a los sistemas de organización del tráfico aprobados por la OMI.

(7) Se han realizado avances tecnológicos fundamentales en el ámbito de los equipos a bordo que permiten una identificación automática de los buques (Sistemas AIS) para hacer un mejor seguimiento de los mismos, así como en el ámbito del registro de los datos de viajes (sistemas VDR o "cajas negras") con el fin de facilitar las investigaciones posteriores a los accidentes. Habida cuenta de su importancia en la elaboración de una política de prevención de los accidentes marítimos, es conveniente imponer el emplazamiento de estos equipos a bordo de los buques en viajes nacionales o internacionales con escalas en puertos comunitarios.

(8) El conocimiento exacto de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de los buques es un elemento esencial para la preparación y la eficacia de las operaciones de intervención en caso de contaminación o de riesgo de contaminación del mar. Los buques con origen o destino en los Estados miembros deben notificar esta información a las autoridades competentes o a las autoridades portuarias de esos Estados miembros. Los buques que no hagan escala en un puerto de la Comunidad deben hacer llegar información sobre la cantidad y el tipo de mercancías peligrosas que transportan a los sistemas de notificación empleados por las autoridades costeras de los Estados miembros.

(9) Para aligerar y acelerar la transmisión y utilización de lo que pueden ser grandes cantidades de información sobre la carga, esa información debe enviarse electrónicamente a la autoridad competente o a la autoridad portuaria correspondiente.

---

[5] DO L 271, de 07.10.1993, p.1.

Cuando se utilizan los protocolos EDI, únicamente deben emplearse los formatos mencionados en la Directiva para evitar la proliferación indeseable de normas incompatibles. Por las mismas razones, los intercambios de información entre las autoridades competentes de los Estados miembros deben efectuarse electrónicamente.

(10) Cuando las compañías interesadas hayan establecido, a satisfacción de los Estados miembros, procedimientos internos que garantizan la transmisión sin demora en la información prevista por la Directiva a la autoridad competente, debe ser posible eximir a los servicios regulares efectuados entre los puertos de uno o más Estados miembros de la obligación de notificación para cada viaje.

(11) Cuando un Estado miembro considere que las condiciones meteorológicas y el estado de la mar sean excepcionalmente desfavorables y creen un riesgo grave para el medio ambiente, debe impedir que se hagan a la mar los buques que transporten mercancías peligrosas hasta que vuelva la normalidad. En el ejercicio de sus poderes discrecionales, el Estado miembro debe considerar que se dan esas condiciones cuando en la zona considerada el viento alcance la fuerza 10 en la escala de Beaufort y se observe el correspondiente estado de la mar.

(12) A causa de su comportamiento o de su estado, algunos buques presentan riesgos potenciales para la seguridad de la navegación y el medio ambiente. Los Estados miembros deberían prestar una atención especial al seguimiento de esos buques, tomar las medidas adecuadas, de conformidad con el derecho internacional, para evitar la agravación de los riesgos que presentan y transmitir la información pertinente de que dispongan sobre estos buques a los demás Estados miembros interesados.

(13) Los Estados miembros deben protegerse contra los riesgos para la seguridad marítima, las poblaciones locales y el medio ambiente que crean determinadas situaciones en el mar y las presencia de manchas contaminantes o de bultos a la deriva. A tal fin, los capitanes de los buques deben informar a las autoridades costeras de esas circunstancias, facilitando toda la información apropiada.

(14) En caso de incidente o accidente en el mar, la cooperación plena y completa de las partes implicadas en el transporte contribuye de manera significativa a la eficacia de la intervención de las autoridades competentes.

(15) La falta de disponibilidad de puertos de refugio puede tener graves consecuencias en caso de accidente en el mar. Conviene por tanto que los Estados miembros elaboren planes para permitir, si la situación lo exige, dar refugio en sus puertos en las mejores condiciones posibles a los buques en peligro.

(16) La eficacia de la Directiva depende en gran medida de su estricta aplicación por los Estados miembros. A tal fin, los Estados miembros deben asegurarse, mediante las verificaciones apropiadas, que los enlaces de comunicación establecidos a efectos de la Directiva funcionen de forma satisfactoria. Debe asimismo establecerse sanciones disuasorias para garantizar el respeto por las partes interesadas de las obligaciones de notificación o de emplazamiento a bordo de equipos establecidas por la Directiva.

(17) Es necesario establecer un marco de cooperación entre los Estados miembros y la Comisión con el fin de mejorar la aplicación del sistema de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo, desarrollando los enlaces de comunicación adecuados entre las autoridades y los puertos de los Estados miembros. Además, debe

completarse la cobertura del sistema de identificación y seguimiento de los buques en las zonas marítimas de la Comunidad en que sea insuficiente y deben establecerse centros de gestión de la información en las regiones marítimas de la Comunidad con el fin de facilitar el intercambio o el uso en régimen compartido de los datos pertinentes en relación con el seguimiento del tráfico y la aplicación de la Directiva. La creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima prevista por el Reglamento .../.../CEE contribuirá al logro de estos objetivos.

(18) Con vistas a la aplicación efectiva de esta Directiva, es necesario que la Comisión esté asistida por un comité compuesto de representantes de los Estados miembros. Puesto que las medidas necesarias para aplicar esta Directiva son medidas de alcance general con arreglo a la definición del artículo 2 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión[7], es conveniente que estas medidas se adopten de acuerdo con el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de dicha Decisión.

(19) Determinadas disposiciones de la presente Directiva pueden modificarse mediante ese procedimiento para acomodarlas a la evolución de los instrumentos internacionales y de la experiencia adquirida con la aplicación de la presente Directiva.

(20) Las disposiciones de la Directiva 93/75/CEE se ven reforzadas, ampliadas y modificadas significativamente por la presente Directiva y procede por consiguiente derogar la Directiva 93/75/CEE.

(21) Habida cuenta del principio de subsidiariedad, una directiva del Parlamento Europeo y del Consejo constituye el instrumento jurídico apropiado, ya que establece un marco para la aplicación obligatoria y uniforme por los Estados miembros de las obligaciones y procedimientos previstos a continuación, al tiempo que deja a cada uno de ellos la libre elección de las modalidades de aplicación que mejor se adaptan a su ordenamiento interno.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA

Artículo 1

Objetivo

El objetivo de la presente Directiva es establecer en la Comunidad un sistema de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo con vistas a mejorar la seguridad de la eficacia del tráfico marítimo y la prevención de la contaminación por los buques.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

La presente Directiva se aplicará a los buques de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, a excepción de:

---

[7] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

a) los buques de guerra, los buques de guerra auxiliares u otros buques de un Estado miembro explotados por éste y utilizados con fines no comerciales;

b) los barcos de pesca de una eslora inferior a 45 metros y las embarcaciones de recreo;

c) las provisiones de a bordo y el equipo de los buques.

Artículo 3
Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) "operadores", los propietarios o gestores del buque;

b) "agente", toda persona encargada o autorizada para entregar información en nombre del operador del buque;

c) "expedidor", toda persona que haya celebrado o en cuyo nombre se haya celebrado, o en cuyo nombre o por cuenta de quién se haya celebrado con un transportista un contrato de transporte de mercancías;

d) "compañía", la compañía según la definición de la regla 1 del apartado 2 del Capítulo IX del Convenio SOLAS;

e) "buque", cualquier barco o nave marítima;

f) "mercancías peligrosas":

– las mercancías clasificadas en el Código IMDG

– las sustancias líquidas peligrosas enumeradas en el Capítulo 17 del Código IBC

– los gases licuado enumerados en el Capítulo 19 del Código IGC

– las sustancias sólidas referidas en el apéndice B del Código BC.

Se incluyen asimismo las mercancías para cuyo transporte se han establecido las condiciones previas apropiadas con arreglo al apartado 1.1.3 del Código IBC o del apartado 1.1.6 del Código IGC.

g) "mercancías contaminantes":

– los hidrocarburos según la definición del Anexo I del Convenio MARPOL

– las sustancias nocivas líquidas según se definen en el Anexo 2 del Convenio MARPOL

– las sustancias perjudiciales según se definen en el Anexo 3 del Convenio MARPOL.

h) "unidades de transporte", un vehículo para el transporte por carretera de mercancías, un vagón para el transporte ferroviario de mercancías, un contenedor, un vehículo cisterna de carretera, un vagón cisterna o una cisterna móvil;

i) "instrumentos internacionales pertinentes", los instrumentos siguientes, en vigor en la fecha de adopción de la presente Directiva:

– "MARPOL", el Convenio Internacional de 1973 para Prevenir la Contaminación por los Buques y su Protocolo de 1978;

– "SOLAS", el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, así como los protocolos y enmiendas correspondientes;

– el Convenio Internacional de 1969 sobre el Arqueo de los Buques;

– el Convenio Internacional de 1969 sobre la intervención en alta mar en casos de accidente que causen o puedan causar una contaminación por hidrocarburos, y el Protocolo de 1973 sobre la intervención en alta mar en casos de contaminación por sustancias distintas de los hidrocarburos;

– "Código IGS", el Código Internacional de Gestión de la Seguridad;

– "Código IMDG", el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas;

– "Código CIQ", el Código internacional de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten productos químicos peligrosos a granel;

– "Código CIG", el Código internacional de la OMI para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel;

– "Código BC", el Código de la OMI de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel;

– "Código INF", el Código de la OMI para la seguridad del transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos de alta actividad en cofres a bordo de los buques;

– "Resolución A 851 (20) de la OMI", la Resolución 851 (20) de la Organización Marítima Internacional titulada "Principios generales a que deben ajustarse los sistemas y prescripciones de notificación para buques, incluidas las directrices para notificar sucesos en que intervengan mercancías peligrosas, sustancias perjudiciales o contaminantes del mar";

j) "dirección", el nombre y los enlaces de comunicación que permiten establecer contacto en caso de necesidad con el operador, el agente, la autoridad portuaria, la

autoridad competente o cualquier otra persona u organismo habilitado, en posesión de información detallada sobre la carga del buque;

k) "autoridades competentes", las autoridades y organizaciones habilitadas por los Estados miembros para recibir y transmitir información notificada en virtud de la presente Directiva;

l) "autoridades portuarias", las autoridades portuarias competentes habilitadas por los Estados miembros para decidir y transmitir información notificada en virtud de la presente Directiva;

m) "centro costero", el servicio de tráfico marítimo, la instalación en tierra responsable de un sistema obligatorio de notificación homologado por la OMI, o el organismo encargado de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento o de lucha contra la contaminación en el mar, designados por los Estados miembros en virtud de la presente Directiva.

TÍTULO I – NOTIFICACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LOS BUQUES EN AGUAS EUROPEAS

Artículo 4
Notificación previa a la entrada en los puertos comunitarios

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que todo buque con destino en un puerto de la Comunidad anuncie su llegada a la autoridad portuaria:

a) al menos 48 horas antes de su llegada, si el puerto de escala se conoce, o

b) en cuanto se conozca el puerto de escala, si es esta información está disponible menos de 48 horas antes de la llegada, o

c) a más tardar, en el momento en que el buque abandone el puerto anterior, si la duración del trayecto es inferior a 48 horas.

Artículo 5
Participación en los sistemas obligatorios de notificación

1. Los buques que penetren en la zona de competencia de un centro costero que aplique un sistema obligatorio de notificación homologado por la Organización Marítima Internacional deberán participar en el sistema de conformidad con las reglas y procedimientos pertinentes.

2. Las notificaciones de buques incluirán como mínimo la información mencionada en el Anexo I-1, sin perjuicio de la información adicional que requiera el Estado miembro de conformidad con la Resolución A.851(20) de la OMI.

Artículo 6

Organización del tráfico marítimo en las zonas de alta densidad de tráfico o peligrosas para la navegación

1. Los buques que penetren en la zona de competencia de un servicio de tráfico marítimo o de un sistema de organización del tráfico homologado por la OMI puesto bajo la responsabilidad de un Estado miembro deberán, llegado el caso y de conformidad con las reglas y procedimientos pertinentes, utilizar los servicios facilitados y cumplir las medidas aplicables en la zona y las instrucciones recibidas. La participación en un servicio de tráfico marítimo solamente podrá imponerse a los buques abanderados en un país tercero en las zonas marítimas situadas dentro de las aguas territoriales del Estado miembro de que se trate.

2. Los Estados miembros se asegurarán de que los servicios de tráfico marítimo y los sistemas de organización del tráfico puestos bajo su responsabilidad dispongan de personal suficiente y adecuadamente cualificado y de medios apropiados de comunicación y seguimiento de los buques y de que éstos se utilicen de conformidad con las directrices pertinentes de la OMI.

Artículo 7

Sistemas automáticos de identificación

1. Todo buque que haga escala en un puerto de la Comunidad deberá ir equipado, de conformidad con el calendario establecido en el Anexo II-1, con un sistema automático de identificación que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI y que pueda transmitir la información referida en el Anexo I-2.

2. Los Estados miembros procurarán dotarse, en un plazo compatible con el calendario que figura en el Anexo II-1, de los equipos e instalaciones en tierra apropiados para recibir y utilizar la información referida en el apartado 1.

Artículo 8

Registradores de datos de viaje (cajas negras)

Los buques que hagan escala en un puerto de la Comunidad deberán ir equipados con un registrador de datos de viaje (caja negra) según las modalidades establecidas en el Anexo II-2. Las exenciones concedidas, llegado el caso, a los transbordadores de carga rodada o a las naves de pasaje de gran velocidad en virtud de la letra d) del apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 1999/35/CE del Consejo[8] expirarán en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

El registrador de datos de viaje deberá permitir almacenar de forma segura y recuperable, y poner a disposición del Estado miembro que lleve a cabo una investigación a raíz de un accidente marítimo la información pertinente sobre la posición, el movimiento, el estado físico, el mando y el control del buque de que se trate.

[8] DO L 138 de 1.6.1999, p.1.

TITULO II – NOTIFICACIÓN DE MERCANCÍAS PELIGROSAS O CONTAMINANTES A BORDO DE BUQUES (HAZMAT)

Artículo 9

Obligaciones del expedidor

Ninguna mercancía peligrosa o contaminante podrá presentarse para el transporte o cargarse a bordo de un buque en un puerto de un Estado miembro sin la entrega previa al capitán o al operador de una declaración que mencione la denominación técnica exacta de las mercancías peligrosas o contaminantes, en su caso de los números ONU, las clases de riesgo y las cantidades de esas mercancías y, si se transportan en unidades de transporte que no sean cisternas, los número de identificación correspondientes.

Será responsabilidad del expedidor facilitar al capitán o al operador la declaración requerida en virtud de la presente Directiva y garantizar que la carga presentada para el transporte corresponda efectivamente a la declarada de conformidad con el anterior párrafo.

Artículo 10

Notificación por los buques que transportan mercancías peligrosas o contaminantes

1. El operador, agente o capitán de un buque que transporte mercancías peligrosas o contaminantes y que abandone un puerto de un Estado miembro notificará, a más tardar en el momento de la salida, la información referida en el Anexo III a la autoridad competente designada por ese Estado miembro.

2. El operador, agente o capitán de un buque que transporte mercancías peligrosas o contaminantes con origen en un puerto situado fuera de la Comunidad y con destino en un puerto situado en la Comunidad. o que tenga que fondear en las aguas territoriales de un Estado miembro, notificará la información mencionada en el Anexo III a la autoridad competente del Estado miembro en el que esté situado el primer puerto de destino o de fondeo, a más tardar en cuanto abandone el puerto de carga, o en cuanto se conozca el puerto de destino, si esta información no está disponible en el momento de la salida.

3. Los Estados miembros podrán establecer un procedimiento por el que se autorice al operador, agente o capitán de un buque mencionado en los apartados anteriores a notificar la información referida en el Anexo III a la autoridad portuaria del puerto de origen o destino en la Comunidad, según el caso.

   El procedimiento establecido deberá garantizar el acceso de la autoridad competente a la información enumerada en el Anexo III en todo momento en caso de necesidad. A tal fin, la autoridad portuaria competente conservará la información referida en el Anexo III durante un plazo suficiente para que pueda utilizarse en caso de accidente o incidente en el mar. La autoridad portuaria tomará las medidas necesarias para transmitir electrónicamente y sin demora dicha información a la autoridad competente, a petición de ésta, las 24 horas del día.

4. El operador, agente o capitán del buque deberá comunicar la información sobre la carga indicada en el punto 5 del Anexo III a la autoridad portuaria o a la autoridad competente por vía electrónica. Cuando se utilicen mensajes EDI para transmitir

datos, deberán utilizarse los formatos de mensaje EDIFACT indicados en el Anexo IV.

5. Los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes en tránsito a través de las aguas territoriales o en la zona económica exclusiva de los Estados miembros y que no tengan su destino ni su origen en un puerto de la Comunidad notificarán a los centros costeros que apliquen un sistema obligatorio de notificación como el referido en el apartado 1 del artículo 5, la cantidad y la clase OMI de las mercancías peligrosas transportadas.

Artículo 11

Intercambio electrónico de datos entre los Estados miembros

Los Estados miembros cooperarán con vistas a asegurar la interconexión e interoperabilidad de los sistemas nacionales utilizados para gestionar la información referida en el Anexo III.

Los sistemas de comunicación establecidos en aplicación del párrafo anterior deberán tener las características siguientes:

– el intercambio de datos deberá efectuarse por vía electrónica y permitir la recepción y el tratamiento de mensajes notificados de conformidad con el artículo 10;

– el sistema deberá permitir la transmisión de información las 24 horas del día;

– cada Estado miembro deberá estar en situación de transmitir sin demora a la autoridad competente de otro Estado miembro que la solicite la información sobre el buque y la carga peligrosa o contaminante a bordo.

Artículo 12

Exenciones

1. Los Estados miembros podrán eximir del cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 10 a los servicios regulares nacionales efectuados entre puertos situados en su territorio cuando se reúnan las condiciones siguientes:

– la compañía que opere los servicios regulares mencionados anteriormente elaborará y mantendrá actualizada una lista de los buques de que se trate y la transmitirá a la autoridad competente que corresponda;

– para cada trayecto efectuado, la información enumerada en el Anexo III deberá mantenerse a disposición de la autoridad competente y a petición de ésta. La compañía deberá implantar un sistema interno que garantice la transmisión sin demora, previa solicitud, de dicha información a la autoridad competente las 24 horas del día, en forma electrónica de conformidad con el apartado 2 del artículo 10.

2. Los Estados miembros verificarán periódicamente que las condiciones previstas en el apartado 1 se cumplan. Cuando al menos una de esas condiciones ya no se cumpla, los Estados miembros retirarán inmediatamente la exención a la compañía de que se trate.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión la lista de compañías y buques exentos en aplicación del presente artículo, así como toda actualización de dicha lista.

4. Cuando dos Estados miembros o más se vean afectados por un servicio regular internacional explotado por una misma compañía, podrán colaborar con vistas a la concesión de una exención a la compañía de que se trate de conformidad con los requisitos fijados por el presente artículo.

TÍTULO III SEGUIMIENTO DE LOS BUQUES PELIGROSOS E INTERVENCIÓN EN CASO DE INCIDENTE Y ACCIDENTE EN EL MAR

Artículo 13
Buques que presentan un riesgo potencial para la navegación

1. Los buques que cumplan los criterios establecidos a continuación se considerarán buques que presentan un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para el medio ambiente según la definición de la presente Directiva:

   – los buques víctimas de accidentes o incidentes en el mar referidos en el artículo 14;

   – los buques que hayan incumplido las obligaciones de notificación impuestas por la presente Directiva;

   – los buques que hayan incumplido las reglas aplicables en los sistemas de organización del tráfico y los servicios de tráfico marítimo puestos bajo la responsabilidad de un Estado miembro:

   – los buques respecto de los cuales existan pruebas o una fuerte presunción de vertidos voluntarios de hidrocarburos o de otras infracciones del Convenio Marpol en las aguas bajo la jurisdicción de un Estado miembro;

   – los buques a los que se haya denegado el acceso a los puertos comunitarios o que hayan sido objeto de un informe o notificación por un Estado miembro de conformidad con el Anexo I-1 de la Directiva 95/21/CE.

2. Los centros costeros que posean información pertinente sobre los buques referidos en el apartado 1 la comunicarán a los centros costeros interesados de los demás Estados miembros situados a lo largo del itinerario previsto del buque.

3. Sin perjuicio del artículo 15 y de conformidad con el derecho internacional, los Estados miembros tomarán las medidas apropiadas en relación con los buques referidos en el primer apartado que hayan identificado, o que les hayan sido indicados por otros Estados miembros, con vistas a prevenir o reducir los riesgos para la seguridad o el medio ambiente en el mar. Los Estados miembros efectuarán las comprobaciones o actuaciones que estimen apropiadas, en condiciones compatibles con la Directiva 95/21/CE, con vistas a establecer cualquier posible infracción de las disposiciones de la presente Directiva o de las reglas pertinentes de los convenios internacionales en vigor. Llegado el caso, informarán al Estado

miembro que les haya transmitido la información en virtud del apartado 2 de los resultados de su intervención.

Artículo 14

Notificación de incidentes y accidentes en el mar

1. Con vistas a prevenir o reducir cualquier riesgo significativo para la seguridad marítima, la seguridad de las personas o el medio ambiente, el capitán de todo buque que navegue por el mar territorial, la zona económica exclusiva o alta mar frente a las costas de un Estado miembro deberá advertir inmediatamente al centro costero competente en esa zona geográfica de:

   – cualquier incidente o accidente que afecte a la seguridad del buque, como abordajes, varadas, daños, fallos o averías, inundaciones o corrimientos de la carga, o cualquier defecto en el casco o fallo estructural;

   – cualquier incidente o accidente que comprometa la seguridad de la navegación, como los fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, cualquier defecto de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, la instalación de producción de electricidad o los equipos de navegación o comunicación;

   – cualquier situación que pueda desembocar en una contaminación de las aguas y del litoral de un Estado miembro, como cualquier vertido o riesgo de vertido de productos contaminantes en el mar, así como cualquier mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar.

2. El mensaje de aviso transmitido en aplicación del apartado 1 deberá incluir al menos la identidad del buque, su posición, el puerto de origen, el puerto de destino y, llegado el caso, la dirección en la que pueda obtenerse información sobre la carga, el número de personas a bordo, detalles del incidente y cualquier información pertinente mencionada en la Resolución A851(20) de la OMI.

Artículo 15

Medidas en caso de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables

Cuando un Estado miembro considere que las condiciones meteorológicas y el estado de la mar sean excepcionalmente desfavorables y haya un riesgo grave de contaminación de sus zonas marítimas o costeras, o de las zonas marítimas o costeras de otros Estados miembros, deberá prohibir, mediante toda medida administrativa apropiada, que los buques que puedan crear ese riesgo abandonen los puertos situados en la zona de que se trate.

La prohibición de salir del puerto se levantará en cuanto se haya comprobado que el buque puede salir del puerto sin representar un riesgo grave según la definición del párrafo anterior.

Artículo 16

Medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar

1. En caso de incidentes o accidentes en el mar referidos en el artículo 14, los Estados miembros tomarán todas las medidas apropiadas, de conformidad con el derecho

internacional, para garantizar la seguridad marítima, la seguridad de las personas o la protección del medio ambiente marino.

El Anexo V contiene la lista no exhaustiva de las medidas que los Estados miembros pueden tomar en aplicación del presente artículo.

2. El operador, el capitán del buque y, en su caso, el propietario de la carga deberán cooperar plenamente con las autoridades nacionales competentes, a petición de éstas, con vistas a reducir al mínimo las consecuencias de un incidente o accidente en el mar.

3. El capitán de un buque al que se apliquen las disposiciones del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) informará a la compañía de cualquier accidente o incidente acaecido en el mar. En cuanto haya sido informada de una situación semejante, la compañía deberá entrar en contacto con el centro costero competente y ponerse a su disposición en la medida necesaria.

Artículo 17
Puertos de refugio

Los Estados miembros tomarán las disposiciones necesarias para garantizar la disponibilidad en su territorio de puertos capaces de albergar buques en peligro. A tal fin, previa consulta a las partes interesadas, los Estados miembros elaborarán planes que detallen, para cada puerto afectado, las características de la zona, las instalaciones disponibles, las limitaciones operativas y medioambientales y los procedimientos relacionados con su posible uso para acoger a los buques en peligro.

Los planes para acoger buques en peligro deberán estar disponibles a petición del interesado. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas en aplicación del párrafo anterior.

Artículo 18
Información a las partes interesadas

1. Si es preciso, la autoridad costera competente del Estado miembro interesado avisará por radio en los sectores afectados sobre cualquier incidente notificado de conformidad con el apartado 1 del artículo 14 e informará de la presencia de cualquier buque que constituya una amenaza para la navegación.

2 Las autoridades competentes que posean la información notificada de conformidad con los artículos 10 y 14 tomarán las medidas apropiadas para facilitar en todo momento esa información, previa solicitud y por razones de seguridad, a la autoridad competente de otro Estado miembro.

3. Un Estado miembro cuyas autoridades competentes hayan sido informadas, en virtud de la presente Directiva o de otra manera, de hechos que dén lugar a un riesgo, o que incrementen el riesgo, de que determinadas zonas marítimas y costeras de otro Estado miembro se vean puestas en peligro, tomarán las medidas apropiadas para informar de todo ello al Estado interesado en cuanto sea posible y para consultarlo sobre las actuaciones previstas. Llegado el caso, los Estados miembros cooperarán con vistas a definir las modalidades de una intervención común.

Cada Estado miembro tomará las medidas necesarias para aprovechar plenamente los informes que los buques están obligados a remitirle en aplicación del artículo 14.

TÍTULO IV - MEDIDAS COMPLEMENTARIAS

Artículo 19
Designación y publicación de la lista de organismos competentes

1. Cada Estado miembro designará las autoridades competentes, las autoridades portuarias y los centros costeros a quienes deberán remitirse las notificaciones previstas por la presente Directiva.

2. Cada Estado miembro velará por que el sector marítimo reciba información apropiada y actualizada, en particular a través de las publicaciones náuticas, sobre las autoridades y centros designados en aplicación del apartado 1, incluidos, llegado el caso, su zona de competencia geográfica, así como los procedimientos establecidos para la notificación de la información prevista por la Directiva.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión la lista de los organismos designados en virtud del apartado 1 y de las actualizaciones efectuadas.

Artículo 20
Cooperación entre los Estados miembros y la Comisión

1. Los Estados miembros y la Comisión cooperarán para el logro de los objetivos siguientes:

a) Optimizar el uso de la información notificada en virtud de la presente Directiva, en particular desarrollando enlaces telemáticos apropiados entre los centros costeros y las autoridades portuarias con vistas al intercambio de datos relativos a los movimientos de buques, a sus horas previstas de llegada a los puertos y a su carga.

b) Desarrollar y reforzar la eficacia de los enlaces telemáticos entre los centros costeros de los Estados miembros para tener un mejor conocimiento del tráfico y hacer un mejor seguimiento de los buques en tránsito a lo largo de las costas europeas y para armonizar y, en la medida de lo posible, aligerar los informes requeridos de los buques en navegación.

c) Ampliar la cobertura del sistema europeo de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo con vistas a mejorar la identificación y el seguimiento de los buques que navegan por las aguas europeas. A este fin, los Estados miembros y la Comisión cooperarán para establecer sistemas obligatorios de notificación, servicios obligatorios de tráfico marítimo y, llegado el caso, sistemas apropiados de organización del tráfico, con vistas a su presentación a la OMI para homologación.

2. La Agencia Europea de Seguridad Marítima creada en virtud del Reglamento .../.../CEE, contribuirá al logro de los objetivos siguientes:

– facilitar la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión para el logro de los objetivos mencionados en el apartado 1;

– promover la cooperación entre los Estados ribereños de las zonas marítimas afectadas en los ámbitos cubiertos por la presente Directiva;

– mejorar la información del sector marítimo sobre los requisitos y procedimientos previstos por la presente Directiva;

– recopilar y poner a disposición de las partes interesadas la lista de organismos competentes designados en virtud del artículo 19, los datos pertinentes sobre las compañías que gozan de una exención con arreglo al artículo 12, los buques que presentan un riesgo potencial para la navegación referidos en el artículo 13 y toda información apropiada con vistas a la aplicación de la presente Directiva;

– desarrollar y explotar todo sistema de información necesario para lograr los objetivos referidos en los guiones anteriores;

– establecer, en particular para garantizar unas condiciones óptimas de tráfico en las zonas de alta densidad de tráfico o peligrosas para la navegación, los centros regionales de gestión de la información recogida y utilizada en virtud de la presente Directiva.

Artículo 21

Confidencialidad de la información

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de la información que les sea transmitida en virtud de la presente Directiva y que deberán utilizar únicamente con fines de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques.

Artículo 22

Control de la aplicación de la Directiva y sanciones

1. Los Estados miembros verificarán, mediante inspecciones regulares e inspecciones sin previo aviso, el funcionamiento de los sistemas telemáticos establecidos en cumplimiento de la Directiva y, en particular, su capacidad para cumplir los requisitos de recepción y envío sin demora, las 24 horas del día, de la información notificada con arreglo a los artículos 10 y 12.

2. Los Estados miembros establecerán en su derecho interno sanciones económicas a los operadores, agentes, expedidores, propietarios de la carga y capitanes de buques en caso de infracción de las disposiciones de la presente Directiva.

   Las sanciones económicas referidas en el párrafo anterior deberán ser lo suficientemente elevadas para disuadir a la persona de cometer una infracción o de persistir en esa infracción.

3. Sin perjuicio de las demás medidas necesarias para la aplicación de la Directiva, el régimen de sanciones económicas establecido por los Estados miembros deberá aplicarse en particular a las siguientes infracciones de la Directiva:

– falta de aviso previo de llegada al puerto con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4;

– falta de advertencia a un sistema obligatorio de notificación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5;

– violación de las reglas aplicables en un sistema de organización del tráfico o incumplimiento de las instrucciones dadas por un servicio de tráfico marítimo designado por un Estado miembro, con arreglo al artículo 6;

– ausencia o fallo de funcionamiento del sistema automático de identificación a bordo del buque o del registrador de datos del viaje con arreglo a los artículos 7 y 8;

– falta de declaración, o declaración inexacta, por el expedidor con arreglo al artículo 9;

– incumplimiento de los requisitos de notificación establecidos en los artículos 10 y 12;

– falta de aviso de un incidente, accidente o situación en el mar con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14;

– salida de un puerto en violación del artículo 15;

– falta de cooperación con las autoridades nacionales con vistas a reducir al mínimo las consecuencias de un accidente en el mar, de conformidad con el artículo 16.

4. Los Estados miembros informarán sin demora al Estado de abanderamiento y a cualquier otro Estado afectado de las medidas tomadas respecto a los buques que no lleven su bandera en virtud de los artículos 13 y 16 y del apartado 2 del presente artículo.

5. Cuando un Estado miembro compruebe que, con ocasión de un accidente o incidente en el mar referido en el artículo 16, la compañía no haya podido establecer ni mantener un enlace con el buque o con las autoridades operativas pertinentes, informará de ello al Estado que haya expedido, o en nombre del cual se haya expedido, el certificado IGS.

Cuando la gravedad del fallo demuestre la existencia de un defecto importante de conformidad en el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad de la compañía, el Estado miembro que haya expedido el documento de conformidad o el certificado de gestión de la seguridad al buque retirará inmediatamente la certificación IGS a la compañía de que se trate.

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 23

Procedimiento de modificación

El procedimiento establecido en el artículo 24 podrá aplicarse para:

– introducir, a efectos de la presente Directiva, las modificaciones posteriores que hayan entrado en vigor en lo que se refiere a los instrumentos internacionales pertinentes mencionados en la letra i) del artículo 2,

– modificar las obligaciones y procedimientos descritos en los anexos a la luz de la experiencia adquirida con la presente Directiva.

Artículo 24

Comité de reglamentación

1. La Comisión estará asistida por un comité compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

2. En el caso en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el procedimiento de reglamentación previsto en el artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE, en cumplimiento de las disposiciones del artículo 8 de dicha Decisión.

3. El plazo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

Artículo 25

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva, a más tardar el 1 de julio de 2002 e informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Artículo 26

La Directiva 93/75/CEE del Consejo quedará derogada 24 meses después de la adopción de la presente Directiva.

Artículo 27

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas.*

Artículo 28

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el […]

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
La Presidente	*El Presidente*
[…]	*[…]*

ANEXO I

Información notificada por los buques mencionados en el Título I

1. Información mencionada en el artículo 5

- A - Identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI)
- C o D : Posición
- G – Puerto de origen
- I - Puerto de destino y hora probable de llegada
- P – Carga y, si hay mercancías peligrosas a bordo, cantidad y clase OMI
- W - Número total de personas a bordo
- X - Otra información:
  - Dirección para la comunicación de información sobre la carga
  - Características y volumen estimado del combustible de caldera para los buques que transporten más de 5.000 toneladas de combustible de caldera.

2. Información mencionada en el artículo 7

- Identificación del buque (nombre, código de llamada, número OMI de identificación o número MMSI)
- Tipo de buque
- Posición, rumbo, velocidad y condiciones de navegación
- Puerto de origen, puerto de destino y hora probable de llegada
- Presencia a bordo de mercancías peligrosas: sí/no
- En caso afirmativo, dirección para la comunicación de información sobre la carga.

3. En caso de cambio en la información notificada en virtud del presente Anexo, el capitán del buque informará de ello inmediatamente a la autoridad costera correspondiente.

ANEXO II

Prescripciones aplicables al equipo de a bordo

I - Sistemas automáticos de identificación (AIS)

1. Buques construidos a partir de 1 de julio de 2002

Los buques de pasaje, independientemente de su tamaño, y todos los buques de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas construidos a partir de 1 de julio de 2002 que hagan escala en un puerto de la Comunidad estarán obligados a cumplir el requisito de emplazamiento a bordo mencionado en el artículo 7.

2. Buques construidos antes de 1 de julio de 2002

Los buques construidos antes de 1 de julio de 2002 que hagan escala en un puerto de la Comunidad estarán obligados a cumplir el requisito de emplazamiento a bordo mencionado en el artículo 7 de acuerdo con el calendario siguiente:

- buques de pasaje: a más tardar el 1 de julio de 2003;
- buques cisterna: a más tardar con ocasión de la primera revisión del material de seguridad efectuada después de 1 de julio de 2003;
- buques distintos de los de pasaje y cisterna de un arqueo bruto igual o superior a 50.000 toneladas, a más tardar el 1 de julio de 2004;
- buques distintos de los de pasaje y cisterna de un arqueo bruto igual o superior a 10.000 toneladas, pero inferior a 50.000, a más tardar el 1 de julio de 2005;
- buques distintos de los de pasaje y cisterna en arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas, pero inferior a 10.000, a más tardar el 1 de julio de 2006;
- buques distintos de los de pasaje y cisterna de un arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, pero inferior a 3.000, a más tardar el 1 de julio de 2007.

II – Registrador de datos de viaje ("caja negra")

Los buques de las categorías siguientes que hagan escala en un puerto de la Comunidad deberán ir equipados con un registrador de datos (caja negra) que cumpla las normas de funcionamiento previstas en la Resolución A861(20) de la OMI y las normas de ensayo definidas en la Norma nº 61996 de la Comisión Electrotécnica Internacional (CEI):

– buques de pasaje construidos a partir de 1 de julio de 2002, a más tardar en la fecha de entrada en vigor de la Directiva;

– buques, a excepción de los de pasaje, de arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas construidos a partir de 1 de julio de 2002, a más tardar en la fecha de entrada en vigor de la Directiva;

– buques de pasaje construidos antes de 1 de julio de 2002, a más tardar el 1 de enero de 2004;

– buques de carga de un arqueo bruto igual o superior a 20.000 toneladas, a más tardar el 1 de enero de 2007;

– buques de carga de un arqueo bruto comprendido entre 3.000 y 20.000 toneladas, a más tardar el 1 de enero de 2008.

ANEXO III

Información que se deberá notificar de conformidad con el artículo 10

1 Identificación del buque (nombre, código de llamada y, llegado el caso, número OMI de identificación)

2 Puerto de destino

3 Hora de salida de un buque que abandona un puerto de un Estado miembro (apartado 1 del artículo 10)

4 Hora probable de llegada al puerto de destino o a la estación de práctico, conforme exija la autoridad competente, y hora probable de salida de ese puerto (apartado 2 del artículo 10).

5 Designación técnica exacta de las mercancías peligrosas o contaminantes, números ONU asignados, cuando existan, clases de riesgo OMI determinadas de conformidad con los códigos IMDG, IBC e IGC y, llegado el caso, la categoría del buque según la definición del Código INF, las cantidades de estas mercancías y su localización a bordo y, si se transportan en unidades de transporte que no sean cisternas, los números de identificación respectivos.

6 Confirmación de la presencia a bordo de una lista, manifiesto o plano de carga adecuado que especifique las mercancías peligrosas o contaminantes embarcadas en el buque y su emplazamiento.

7 Dirección donde se pueda obtener información detallada sobre la carga.

ANEXO IV
Mensajes electrónicos EDIFACT

Los mensajes EDIFACT a que se refiere el apartado 4 del artículo 10 son los siguientes:

- MOTREQ ("Vessel Data Request"): mensaje enviado cuando se requiere información tanto sobre un buque específico como sobre las mercancías peligrosas o contaminantes a bordo;

- APERAK ("Application Acknowledgement"): mensaje para indicar que los datos relativos al buque de que se trate están disponibles y serán enviados, o bien que no están disponibles;

- VESDEP ("Vessel Movement Data"): mensaje que especifica la información relativa al viaje del buque de que se trate;

- IFTDGN ("Hazardous Cargo Data"): mensaje que especifica la naturaleza de la carga peligrosa o contaminante transportada;

- BAPLIE ("Bayplan"): mensaje que suministra información sobre el emplazamiento de las mercancías a bordo del buque.

ANEXO V

Medidas que pueden tomar los Estados miembros en caso de riesgo para la seguridad marítima y la protección del medio ambiente (en aplicación del apartado 1 del artículo 16)

Cuando, a raíz de un incidente o de circunstancias del tipo descrito en el artículo 14 que afecten a un buque incluido en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, la autoridad competente del Estado miembro interesado considere que, en el marco del derecho internacional, sea necesario alejar, reducir o eliminar un peligro grave e inminente que amenace a su litoral o intereses conexos, la seguridad de los demás buques y de sus tripulaciones y pasajeros, o de las personas en tierra, o proteger el medio marino, dicha autoridad podrá, en particular:

- Restringir los movimientos del buque o imponerle un itinerario determinado. Esta exigencia no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque.

- Emplazar al capitán del buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima.

- Embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informado al centro costero competente.

- Ordenar al capitán a dirigirse a un puerto de refugio en la costa en caso de peligro inminente.

- Imponer el practicaje o el remolcado del buque.

FICHA DE FINANCIACIÓN

1. DENOMINACIÓN DE LA MEDIDA

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo.

2. LÍNEA PRESUPUESTARIA

Parte A (véase el apartado 10)

Parte B (véase el apartado 7) partida B2-702: Preparación, evaluación y promoción de la seguridad de los transportes

3. FUNDAMENTO JURÍDICO

Seguridad del transporte marítimo: apartado 2 del artículo 80 del Tratado.

4. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

4.1 Objetivo general

Establecer un sistema de seguimiento, control e información sobre el tráfico marítimo con el objetivo de mejorar la prevención y la intervención en caso de accidente o de riesgo de contaminación de las costas de los Estados miembros.

4.2 Período abarcado y modalidades previstas para su renovación

Indeterminado

5. CLASIFIACIÓN DEL GASTO O DEL INGRESO

5.1 GASTO NO OBLIGATORIO

5.2 CRÉDITOS NO DISOCIADOS

5.3 Categorías de ingresos: nada

6. NATURALEZA DEL GASTO O DEL INGRESO

Gastos de funcionamiento y administrativos para el seguimiento y control de la aplicación de la Directiva.

La medida propuesta tendrá un impacto reducido en el presupuesto de la Comunidad, derivado esencialmente de la organización de reuniones con los expertos marítimos de los Estados miembros. por otra parte, de conformidad con los objetivos enumerados en el apartado 2 del artículo 20, la Agencia europea de seguridad marítima deberá, en principio,

ejecutar un cierto número de tareas asociadas a la aplicación de la Directiva y, por consiguiente, asumir los castos correspondientes. Para saber cual es el impacto financiero del establecimiento de esta estructura, deberá consultarse la ficha de financiación anexa a la propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instituye una Agencia Europea de Seguridad Marítima. En este contexto, la mayor parte de los gastos deberán correr a cargo del presupuesto de la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Por otro lado, las reuniones con los expertos del sector podrían dar origen a gastos del funcionamiento Los créditos previstos para estos gastos de funcionamiento se indican en el Cuadro 7.2 e irán a cargo de la partida presupuestaria B2-702.

7. INCIDENCIA FINANCIERA

7.1 Método de cálculo del coste total (relación entre los costes unitarios y el coste total)

El coste total de la medida se calcula sumando los costes unitarios anuales, empezando por el año n en que entrará en vigor el reglamento propuesto (véase el Cuadro 7.2).

Estos coste unitarios consisten en un importe anual de 5.000 euros para la organización, una vez al año de media, de una reunión de un día con expertos del sector. Están previstos asimismo gastos asociados a la publicación de información y a la promoción del sistema comunitario, en particular para dar a conocer al sector marítimo las obligaciones y procedimientos previstos en la Directiva. Podrán así comprometerse 10.000 euros desde el primer año de aplicación de la Directiva, con la posibilidad de una actualización de un importe de 5.000 euros transcurridos cinco años.

7.2 Gastos de funcionamiento en estudios, expertos, etc., incluidos en la parte B del Presupuesto

CD en millones de eur (precios corrientes)

	Año n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 y ejer. sig.	Total
– Reuniones de expertos[9]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Información y publicaciones		0,010				0,005	0, 015
Total		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,040

[9] Costes que cumplen los criterios establecidos en la Comunicación de la Comisión de 22.4.1992 (SEC(92) 769).

7.3 Calendario de los créditos de compromiso y de los créditos de pago

Millones de EUR

	Año n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 y ejer. sig.	Total
Créditos de compromiso		0,015	0,005	0,005	0,005	0,010	0,40
Créditos de pago							
Année n n+1 n+2 n+3 n+4 n+5 y ej.sig.		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,015 0,005 0,005 0,005 0,010
Total		0,015	0,005	0,005	0,005	0,005	0,040

8. DISPOSICIONES ANTIFRAUDE PREVISTAS

– Control de observancia de los procedimientos establecidos para convocar a los expertos de los Estados miembros a reuniones del Comité.

9. ELEMENTOS DE ANÁLISIS COSTE-EFICACIA

9.1 Objetivos específicos y cuantificables, población destinataria

– Objetivos específicos: en relación con el objetivo general.

Establecimiento de un marco de cooperación entre los Estados miembros y la Comisión que incluirá la organización de reuniones con los expertos marítimos, con el fin de preparar la ampliación de la cobertura del sistema comunitario de seguimiento, con toda la información del tráfico marítimo.

– Población destinataria: distinguir por objetivos; especificar los beneficiarios finales de la intervención presupuestaria de la Comunidad y los intermediarios implicados.

No procede.

9.2 Justificación de la medida

– Necesidad de intervención del presupuesto comunitario, teniendo especialmente en cuenta el principio de subsidiariedad.

La propuesta no prevé ninguna ayuda económica comunitaria. No obstante, es posible que para lograr los objetivos de la Directiva algunos Estados miembros presenten proyectos de infraestructuras o equipos de gestión del tráfico marítimo para obtener una ayuda económica de la Comunidad. Conviene recordar que varios proyectos de este tipo ya recibieron un apoyo financiero

comunitario con cargo a los fondos previstos para la creación de las redes transeuropeas de transporte, del fondo de cohesión o del FEDER.

– Elección de las modalidades de intervención

* ventajas en relación con las alternativas posibles (ventajas comparativas)

No procede.

* análisis de medidas similares aplicadas a nivel comunitario o nacional

No procede.

* efectos derivados y multiplicadores esperados

No procede.

– Principales factores de incertidumbre que pueden afectar a los resultados específicos de la medida

No hay factores de incertidumbre significativos.

9.3 Seguimiento y evaluación de la medida

– Indicadores de resultados

* indicadores de producción (evaluación de los recursos empleados)

Los principales recursos necesarios serán proporcionados por la Comisión y por la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

* indicadores de impacto según los objetivos perseguidos

Los principales indicadores de impacto son las propuestas elaboradas conjuntamente por la Comisión y los Estados miembros para completar y extender el sistema de información y seguimiento. De conformidad con las reglas internacionales en vigor, estas propuestas deberán presentares a la Organización Marítima Internacional para su aprobación.

La Agencia Europea de Seguridad Marítima tendrá igualmente entre sus funciones el seguimiento y la evaluación de la eficacia de la aplicación de la Directiva.

– Modalidades y periodicidad de la evaluación prevista

La frecuencia con que se deberá proceder a una evaluación dependerá de las actividades desarrolladas por la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

– Evaluación de los resultados obtenidos (en caso de continuación o rneovación de una medida existente)

La información obtenida a partir de los contactos entre la Comisión y los expertos de los Estados miembros y la contenida en los informes de actividad de la Agencia Europea de Seguridad Marítima servirán para evaluar la necesidad de actualizar o modificar la Directiva.

10. GASTOS ADMINISTRATIVOS (PARTE A DE LA SECCIÓN III DEL PRESUPUESTO GENERAL)

10.1 Incidencia en el número de puestos de trabajo

La incidencia de la presente propuesta en la parte A del presupuesto es limitada en términos generales. Será necesario un seguimiento regular de la aplicación de la Directiva, incluida la preparación y participación en reuniones y actividades de coordinación diversas con los Estados miembros. Aparte de eso, una gran parte de las tareas de gestión serán asumidas por la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Tipos de puesto		Personal destinado la gestión de la operación		de los que		Duración
		puestos permanentes	puestos temporales	con recursos existentes en la DG o el servicio correspondiente	con recursos adicionales	
Funcionarios o agentes temporales	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Indeterminada - -
Otros recursos		-	-	-	-	-
Total		0,5	0,5	1,0	-	Indeterminada

10.3 Aumento de otros gastos de funcionamiento derivados de la operación, en particular los gastos de las reuniones de comités y grupos de expertos

EUR

Línea presupuestaria (nº y título)	Importes	Modo de cálculo
A 7031 (comités obligatorios)	9 750 €	El comité de reglamentación establecido a efectos de la Directiva deberá efectuar de media una reunión anual de un dia para discutir cuestiones específicas relativas a la aplicación de la Directiva. El reembolso de los gastos de desplazamiento de los expertos gubernamentales que participarán en esta reunión se estima en 650 euros/experto multiplicado por 15.
Total	9 750 €	

Los gastos anteriormente citados consignados en la línea presupuestaria A7 se cubrirán con créditos de la dotación global de la DG TREN.

2000/0326 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas y medidas complementarias

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

INTRODUCCIÓN GENERAL

1 Situación actual y problemas que plantea

La indemnización de las víctimas de vertidos accidentales de hidrocarburos producidos por petroleros constituye un aspecto importante del marco reglamentario general en materia de contaminación del mar, así como un motivo de preocupación para la Comisión Europea. Como señalaba en la Comunicación sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo de 21 de marzo de 2000 (COM(2000) 142 final), la Comisión considera que el régimen de responsabilidad e indemnización actualmente vigente, a pesar de haber desempeñado su papel de una forma relativamente satisfactoria en las última décadas, adolece de una serie de deficiencias. La de solución más urgente es la inadecuación de los límites de responsabilidad e indemnización. Algunos siniestros recientes, y sobre todo el hundimiento y posterior vertido de petróleo del *Erika* en diciembre de 1999, han mostrado sobradamente la insuficiencia de los límites actuales, que hacen que las víctimas no sean íntegramente compensadas y que las indemnizaciones sufran retrasos considerables. Por esta razón, la Comisión ha decidido actuar con especial celeridad para crear un mecanismo por el que se aumenten los límites de indemnización de forma que, en la eventualidad de que se produzcan siniestros en Europa, éstos sean debidamente compensados. Existen otras deficiencias que deberían ser solventadas también, pero quizá en un periodo de tiempo más prolongado. Aparte de lo relativo a los niveles de responsabilidad e indemnización, la Comisión propone que se impongan sanciones de carácter penal en los casos de negligencia grave por parte de cualquier persona implicada en el transporte marítimo de hidrocarburos.

2 Antecedentes

El transporte marítimo de hidrocarburos es una actividad con un nivel de riesgo intrínsecamente elevado, que entraña un peligro para el entorno marino. La envergadura de la amenaza que el aumento del tráfico de petroleros y el tamaño de los buques entraña para el medio ambiente quedó evidenciada en marzo de 1967, cuando el petrolero de bandera liberiana *Torrey Canyon,* de 120 000 toneladas de peso muerto, encalló en los arrecifes de Seven Stones, en la costa de Land's End, en el Reino Unido. El siniestro resultó en el vertido de 190 000 toneladas de crudo que causaron una grave contaminación de las costas del suroeste de Inglaterra y norte de Francia.

Esta catástrofe llevó a la comunidad internacional a elaborar, a través de la Organización Marítima Internacional, una serie de instrumentos destinado a aumentar la seguridad de los petroleros e incrementar la protección del entorno marino, incluidos dos convenios con disposiciones en materia de responsabilidad e indemnización de daños causados por la contaminación procedente de los petroleros.

El Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados a la contaminación por hidrocarburos (Convenio de Responsabilidad), de 1969, y el Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (Convenio del Fondo), de 1971, entraron en vigor en 1975 y 1978, respectivamente. Los dos convenios instituyen un sistema a dos niveles basado en la responsabilidad plena aunque limitada del propietario del buque, así como un Fondo financiado por las entidades receptoras del petróleo, que proporciona una indemnización

suplementaria a las víctimas de daños causados por la contaminación, cuando tales daños no puedan ser debidamente indemnizados por el propietario.

El régimen ha sido revisado en sustancia únicamente una vez, a comienzos de los años ochenta. La revisión dio como resultado los Protocolos de 1984 a ambos convenios, que nunca han entrado en vigor debido a no haber sido ratificados por los Estados receptores de petróleo. A comienzos de los años noventa se hizo un nuevo intento para poner en práctica las modificaciones. Los resultantes Protocolos de 1992 mantenían en sustancia lo esencial de los Protocolos de 1984, pero modificaban los requisitos de entrada en vigor. Estos Protocolos al Convenio de Responsabilidad y al Convenio del Fondo entraron en vigor en 1996. Todos los Estados miembros ribereños de la UE son ya parte de los dos Protocolos de 1992, excepto Portugal, que aún no ha finalizado el proceso de ratificación.

Los Estados Unidos no aplican este régimen internacional de responsabilidad e indemnización. El accidente del *Exxon Valdez,* acaecido en Alaska en 1989, puso punto final a las discusiones acerca de una posible adhesión de los EEUU al sistema: en vez de hacer esto, los EEUU decidieron crear, a través de la normativa conocida como *Oil Pollution Act* de 1990, un régimen federal independiente de responsabilidad que daba a los estados la posibilidad de aplicar una legislación más estricta.

3 Descripción sucinta del sistema internacional de responsabilidad e indemnización de 1992

El régimen de 1992 se aplica a la contaminación provocada por vertidos de hidrocarburos persistentes procedentes de petroleros en aguas del litoral (hasta 200 millas de la costa) de los Estados firmantes. Los daños y pérdidas cubiertos por el régimen incluyen los bienes y, en cierta medida, las pérdidas económicas y los costes de recuperación de las condiciones medioambientales y medidas preventivas, e incluidos los costes de limpieza.

El primer nivel es el de la responsabilidad del propietario del buque, regida por el Convenio de Responsabilidad. Su responsabilidad es plena y no depende de la existencia de actuaciones culposas o negligentes por su parte. En principio, se autoriza al propietario a limitar su responsabilidad a un importe que está en relación con el arqueo del buque. Este importe asciende actualmente a 90 millones de euros como máximo en los buques más grandes y, en el caso del ERIKA, a alrededor de sólo 13 millones de euros. El propietario pierde su derecho a limitar su responsabilidad si se prueba que los daños derivados de la contaminación han sido el resultado de una acción u omisión por su parte, cometida con la intención de causar daños o por imprudencia y a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños. El Convenio de Responsabilidad exige por otro lado a los propietarios que suscriban un seguro de responsabilidad y concede a las partes demandantes el derecho a efectuar la reclamación directamente al asegurador hasta los límites de responsabilidad del propietario. Al canalizar toda la responsabilidad sobre el propietario, todas las demás partes, incluidos, por ejemplo, el gerente, el operador y el fletador del buque, están explícitamente exentas de responsabilidad, a no ser que incurran en una negligencia similar a aquella con la que el propietario pierde su derecho a limitar su responsabilidad, mencionado anteriormente.

Complementa al régimen del Convenio de Responsabilidad el Fondo Internacional de Indemnización de Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos (FIDAC), creado por el Convenio del Fondo para indemnizar a las víctimas cuando los límites de responsabilidad del propietario no basten para cubrir los daños. Puede recurrirse al Fondo en tres casos. El más frecuente es cuando los daños sobrepasan los límites máximos de responsabilidad del propietario. El segundo, cuando el propietario puede alegar en su

descargo uno de los pocos motivos previstos en el Convenio de Responsabilidad[10]. El último, cuando el propietario (o su asegurador) no puede cumplir materialmente sus obligaciones. El importe máximo de indemnización autorizado por el Fondo asciende en la actualidad a unos 200 millones de euros. El Fondo es financiado por las contribuciones aportadas por las entidades que reciben el petróleo por vía marítima. En la eventualidad de un vertido, todas las entidades receptoras del mundo contribuyen a la indemnización y a los gastos administrativos del Fondo, donde quiera que se hubieran producido los daños por contaminación. El Fondo no se hará cargo de los costes de indemnización si la contaminación se derivara de un acto bélico, o si el vertido procediera de un buque de guerra. Es necesario demostrar que los hidrocarburos vertidos procedían de un petrolero.

Las víctimas de los daños por contaminación pueden presentar su solicitud de indemnización directamente al Fondo y, siempre que la demanda esté justificada y responda a los criterios aplicables, éste indemnizará directamente a los demandantes. Si el importe total de las demandas aceptadas sobrepasa el máximo de indemnización del Fondo, las cuantías se reducirán proporcionalmente. Los demandantes pueden también decidir proseguir su reclamación ante los tribunales del Estado donde se hubieran producido los daños. Desde su creación en 1978, el Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos ha tratado de unos 100 asuntos, la mayoría de los cuales entraron dentro de los límites de indemnización, por lo que sus daños pudieron ser íntegramente indemnizados con arreglo a las propias evaluaciones del Fondo respecto a la validez de las demandas.

4 Evaluación del régimen internacional de responsabilidad e indemnización

4.1 Criterios de evaluación

En su Comunicación sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo, la Comisión determinó tres criterios con arreglo a los cuales debe juzgarse la idoneidad de un sistema de indemnización:

(1) El régimen debe garantizar una indemnización rápida de las víctimas sin que sea necesario iniciar procedimientos judiciales largos y complejos.

(2) El importe máximo de indemnización debe fijarse en un nivel suficientemente elevado para hacer frente a las solicitudes admisibles que resulten de una posible catástrofe causada por un accidente sufrido por un petrolero.

(3) El régimen debe estimular a los explotadores de petroleros y a los propietarios de la carga a transportar el petróleo en petroleros de una calidad irreprochable.

A raíz del siniestro del Erika, la Comisión tuvo que examinar el sistema internacional vigente, regido por el Convenio de Responsabilidad y por el Convenio del Fondo, con arreglo a estos criterios. La Comisión estima que el sistema internacional satisface algunos de ellos, pero no todos.

---

[10] De acuerdo con el artículo III.2 del Convenio CLC, no podrá imputarse responsabilidad alguna al propietario si prueba que los daños por contaminación:
a) resultaron de un acto de guerra, hostilidades, guerra civil e insurrección o de un fenómeno natural de carácter excepcional, inevitable e irresistible, o
b) fue totalmente causado por una acción u omisión intencionada de un tercero para causar daños, o
c) fue totalmente causada por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier Gobierno y otra autoridad responsable del mantenimiento de luces y otras ayudas a la navegación en el ejercicio de esa función.

4.2 Procedimientos de indemnización

Por lo que se refiere a la prontitud de la indemnización y al funcionamiento general del sistema, la Comisión reconoce que el actual sistema de responsabilidad e indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos presenta unos méritos indudables, algunos de los cuales se traducen en una gran celeridad a la hora de indemnizar siniestros en los que están involucrados un gran número de partes que dependen de jurisdicciones distintas. Gracias a la forma en que está construido el sistema, los demandantes no suelen tener dificultades en identificar a la parte responsable, ni tienen que probar la falta o la negligencia del propietario para obtener la indemnización. Las cuestiones de la nacionalidad del buque o de la del propietario, o la situación financiera de este último, tampoco tienen incidencia en el pago de indemnización, dentro de los límites fijados, gracias a la obligatoriedad del seguro y al derecho de actuación directa contra el asegurador. Estos hechos contribuyen a una resolución expedita de las demandas y, en general, a una administración ágil del sistema.

Por lo que se refiere a la financiación del Fondo, el mecanismo de contribución de las empresas propietarias de la carga que se ha establecido es relativamente simple. Los gastos del Fondo se dividen colectivamente entre las principales entidades receptoras de crudo o de fuel-oil pesado de los países signatarios en una proporciones que corresponden a la cantidad de hidrocarburos recibida por cada entidad receptora. Las cantidades recibidas son comunicadas por los Gobiernos de los Estados signatarios del Fondo, que facturan los importes correspondientes (calculados a partir de los gastos para el año siguiente) directamente a las entidades receptoras. Los Gobiernos no son responsables de estos pagos, a no ser que, de forma voluntaria, acepten tal responsabilidad. En general el sistema ha funcionado satisfactoriamente, y en general ha sido posible reunir los fondos necesarios en un periodo razonable de tiempo. Sin embargo, existen problemas con algunos Estados que no notifican las cantidades de hidrocarburos recibidas, lo que dificulta al Fondo la recaudación de las aportaciones de las entidades receptoras de esos Estados.

Teniendo en cuenta el gran ingenio de que ha habido que dar prueba para la instauración del régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, hay que decir que, en general, ha funcionado satisfactoriamente. La mayoría de los 100 casos de indemnización que se han tramitado a través del Fondo han sido resueltos de forma positiva, en el sentido de que los procedimientos de evaluación y liquidación de las demandas han sido relativamente ágiles. Los demandantes han preferido normalmente tratar directamente con el Fondo, sin acudir a los tribunales, lo que demuestra que la evaluación de las reclamaciones que lleva a cabo el Fondo es, en general, aceptada.

Sin embargo, no todos los casos han sido de resolución simple y ágil. La mayoría, si no todos, los siniestros de los que se esperaba superaran el límite máximo, han sufrido grandes retrasos en el pago de indemnizaciones, debido a las incertidumbres en cuanto al coste final del siniestro. Si resultara que el importe total de las demandas válidas excede la cantidad máxima de compensación disponible, ésta se prorratea entre las demandas aceptadas, es decir, los demandantes sólo reciben un porcentaje de la indemnización a que tienen derecho, hasta que todas las posibles demandas hayan sido presentadas y evaluadas, lo que normalmente tarda varios años. Por otro lado, los grandes siniestros suelen provocar descontento respecto a los procedimientos de indemnización, por lo que los juicios en los tribunales nacionales tienden a aumentar de importancia en el proceso, aumentando la complejidad y duración del mismo. Por ello, en los siniestros importantes los procedimientos de indemnización han solido ser lentos y complejos. En algunos de los casos más representativos de los años noventa, tales como los del *Aegean Sea* (España, 1992), *Braer* (Reino Unido, 1993), *Sea Empress* (Reino

Unido, 1996) los problemas surgidos han sido tales que los demandantes que han sufrido grandes daños todavía no saben si serán debidamente indemnizados, o cuándo lo serán. No parece que el accidente del Erika vaya a ser diferente en este aspecto.

La Comisión considera que estos largos retrasos en los pagos de indemnización son inaceptables. Reconoce, por otro lado, que existe una clara correlación entre la duración de los procedimientos y el riesgo de que se alcance el límite de la cuantía disponible para indemnización. Dadas las consecuencias que acarrea el aproximarse a dicho límite, la Comisión considera que los retrasos inaceptables en el pago de indemnizaciones se deben más bien a la insuficiencia de los límites de compensación que a deficiencias de los propios procedimientos. El Grupo de trabajo del Fondo[11] se encuentra en la actualidad estudiando qué otros elementos del sistema son culpables de los retrasos en los pagos, o entorpecen de alguna manera la compensación de las víctimas. La Comisión participa en este grupo de trabajo y espera que de él surjan medidas capaces de mejorar las perspectivas de una pronta y justa indemnización de las víctimas. La Comisión considera, en definitiva, que el sistema internacional de indemnización actualmente vigente satisface, a pesar de algunas importantes excepciones, el primer criterio relativo a la validez de los procedimientos de indemnización de las víctimas de un vertido de daños por contaminación de hidrocarburos.

4.3 Idoneidad de los límites

La inadecuación de los límites de indemnización es, a juicio de la comisión, la deficiencia más importante del sistema internacional. Estos límites insuficientes tienen como consecuencia que las víctimas de un siniestro cuantioso no serán quizá debidamente indemnizados, incluso estando demostrada la validez de sus demandas. Esto es ya discutible en cuanto a los principios. Pero además, como se señalaba antes, la insuficiencia de los límites provoca incertidumbres y retrasos en la indemnización de los daños. La experiencia hasta el momento demuestra que las víctimas de un siniestro importante son indemnizadas peor y más tarde que las personas que han sufrido unos daños similares en un vertido menor. La Comisión considera que esto es difícilmente justificable.

De los aproximadamente 100 siniestros tratados por el Fondo hasta el momento, puede decirse que diez han suscitado serias dudas en torno a la suficiencia de los límites o a la rapidez de liquidación de las demandas. Puede parecer que esto no es mucho, sobre todo teniendo en cuenta que una gran parte de los vertidos de hidrocarburos que suceden en el mundo no acarrean la actuación del Fondo, por llegarse a un acuerdo con el propietario con arreglo al Convenio de Responsabilidad, si la totalidad de las demandas no superan el máximo de responsabilidad de aquél. Es verdad también que la mayoría de los casos problemáticos sucedieron en el "antiguo régimen", antes de la entrada en vigor de los Protocolos de 1992, que duplicaron sobradamente la cantidad máxima disponible para indemnizaciones.

Estas estadísticas no quieren decir mucho, sin embargo, cuando se piensa -como hace la Comisión- que todos los daños de todos los casos de contaminación de hidrocarburos deber ser rápida y adecuadamente indemnizados. No es aceptable que no se indemnice íntegramente a ciudadanos y víctimas que han sufrido daños de resultas de vertidos catastróficos. Los límites máximos deben ser suficientes para cubrir toda posible catástrofe. El desfase entre

---

[11] Las cuestiones que han sido abordadas para debate a este respecto son, entre otras, la del trato prioritario de determinadas demandas y la de la revisión general de los procedimientos de presentación y tramitación de demandas.

dicho objetivo y la realidad actual queda evidenciado por el hecho de que los dos grandes siniestros que han tenido lugar desde la entrada en vigor del régimen de 1992 (*Nakhodka*, Japón, 1997 y *Erika*, Francia, 1999), han hecho surgir serias dudas acerca de la suficiencia de los nuevos límites, a pesar de que los vertidos de fuel-oil fueron más bien limitados en ambas ocasiones[12]. Es probable que las demandas del siniestro del *Erika* superen ampliamente la cantidad fijada, lo que significa que las víctimas deberán confiar en la buena voluntad del Gobierno y de la compañía petrolífera concernida para obtener la más esencial compensación. La Comisión estima que bajo ningún concepto puede considerarse que los límites cumplan el criterio de la idoneidad.

La insuficiencia de estos límites no es de extrañar si se tiene en cuenta que fueron fijados a comienzos de los años ochenta y que surtieron efecto en Europa unos 12-20 años después, según el plazo transcurrido en cada Estado miembro para la ratificación. A raíz del accidente del *Erika* se ha iniciado un proceso merced al cual deberán aumentarse los límites fijados por los Convenios de Responsabilidad y del Fondo, con arreglo a un procedimiento específico de modificación simplificado previsto en los propios Convenios. El incremento máximo que puede proporcionar dicho procedimiento depende de una serie de factores pero, por el momento, no podrá superar el 50% de las cuantías actuales. Las primeras decisiones encaminadas a aprobar el aumento se adoptaron en octubre de 2000 y las modificaciones, de adoptarse, se aplicarán, como muy pronto, el 1 de noviembre de 2003.

La Comisión considera que un aumento del 50% respecto a los límites actualmente vigentes, que llevaría a un importe total de unos 300 millones de euros, y que sería aplicable dentro de tres años, no es suficiente para garantizar una protección adecuada a las víctimas de eventuales vertidos catastróficos en Europa. Como ya indicó antes, todo posible caso de contaminación debería deber estar debidamente cubierto por el sistema de indemnización, no sólo hoy en día sino también en el futuro. El incremento propuesto no bastaría ni para cubrir las demandas totales del accidente del *Erika*.

La suficiencia de los límites debe también ser evaluado atendiendo a los tipos de daño cubiertos por el régimen. Si se amplía el número de daños cubiertos por el mismo, las cantidades deberán aumentar de forma correspondiente. Puesto que, se decía anteriormente, la Comisión estima que es necesario ampliar el concepto de compensación por daños medioambientales, el incremento de los límites se justifica aún más.

Puede estimarse que un límite global de 1.000 millones de euros proporcionaría una salvaguardia aceptable para cualquier catástrofe previsible. Este límite es más acorde con el del Fondo instituido por el ordenamiento federal de los Estados Unidos *(Oil Spill Liability Trust Fund)*, así como con las prácticas de aseguramiento frente a terceros seguidas por los propietarios en materia de contaminación de hidrocarburos, que puede entrar en juego si los límites de la responsabilidad no permiten su aplicación.

Para concluir, los límites máximos actualmente vigentes para los Convenios de Responsabilidad y del Fondo no son suficientes. Para garantizar una indemnización aceptable de los ciudadanos europeos por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, y una mayor adecuación con el Fondo *Oil Spill Liability Trust Fund* de los Estados Unidos, la cifra máxima debería ascender a 1 000 millones de euros. El argumento de que estos siniestros suelen suceder raramente no puede servir, a juicio de la Comisión, para fijar unos límites muy

---

[12] El siniestro del *Nakhodka* resultó en el vertido de unas 6 200 toneladas de fuel-oil medio, mientras que el del *Erika* puede estimarse en unas 19 000 toneladas de fuel-oil pesado.

por debajo de los costes de siniestros que podrían perfectamente suceder, y cuyas víctimas correrían el riesgo de no ser debidamente indemnizadas.

4.4 Responsabilidades

4.4.1 Generalidades

Para que un sistema de responsabilidad e indemnización pueda considerarse satisfactorio, no sólo tiene que proporcionar una compensación adecuada, sino establecer un equilibrio justo entre las responsabilidades de los operadores y el riesgo que corren de incurrir en responsabilidad. Por otro lado, todo sistema de responsabilidad debería desalentar a tales operadores, en la medida de lo posible, de asumir, de forma deliberada, riesgos que podrían resultar devastadores para la protección de vidas humanas y del medio ambiente.

La Comisión considera que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos adolece de una serie de deficiencias en este sentido. La propia concepción del sistema de responsabilidad hace que los operadores carezcan de incentivos para garantizar que el petróleo sea transportado únicamente por petroleros en condiciones irreprochables. Como queda demostrado por la frecuencia con la que en Europa aún se transporta petróleo en buques que están en condiciones deplorables, ni los transportistas ni los propietarios de la carga tienen incentivos suficientes para abandonar la práctica inadmisible de ofrecer o de utilizar buques en condiciones dudosas para el transporte marítimo de petróleo.

Más concretamente, entre dichas deficiencias pueden contarse las que se exponen a continuación, todas las cuales chocan con las ideas más recientes en materia de responsabilidad medioambiental a nivel internacional y comunitario:

4.4.2 Umbral para la pérdida del derecho de limitación

El derecho de los propietarios a limitar su responsabilidad es prácticamente inamovible. Como ya se dijo antes, el propietario no pierde este derecho de limitación a no ser que se pruebe que los daños han sido el resultado de una acción u omisión por su parte, cometida con la intención de causar daños o por imprudencia y a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños. Ni la negligencia, ni siquiera la negligencia grave del propietario, cumple estos criterios; es evidente que en la mayoría de los casos será muy difícil invalidar este umbral. Aunque es cierto que estas condiciones encuentran su equivalente en otros convenios de responsabilidad del ámbito marítimo, la Comisión considera injustificado que se utilicen en este caso unos criterios tan inconmovibles como baremo para juzgar la pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad en casos de contaminación. A su juicio, los ingentes riesgos que comporta el transporte marítimo de hidrocarburos deben reflejarse en un mayor riesgo de que el propietario incurra en responsabilidad de forma ilimitada.

Este problema de unos derechos prácticamente inamovibles se agudiza por el sistema utilizado para determinar la responsabilidad del propietario. Ésta se calcula teniendo únicamente en cuenta el tamaño del buque, y haciendo caso omiso de factores tales como la carga de que se trata o la cantidad de petróleo derramado. El propietario del *Erika*, por ej., pudo limitar su responsabilidad a unos 13 millones de euros, con un riesgo muy limitado de perder este derecho a causa de su comportamiento, tanto antes como durante el siniestro.

En muchos de los regímenes de responsabilidad medioambiental creados en los años noventa la tendencia imperante ha sido la de eliminar las limitaciones de responsabilidad. En esta dirección evoluciona también el régimen de responsabilidad medioambiental de la Comisión, como puede comprobarse en el Libro Blanco de la Comisión sobre responsabilidad medioambiental (COM(2000) 66 final). Normalmente, sin embargo, la no limitación de la responsabilidad no va acompañada de una obligatoriedad de aseguramiento. Esto puede no constituir un problema tratándose de fuentes de contaminación terrestres, porque la identificación de la persona responsable y de la jurisdicción competente no plantea, en general, problemas. Pero en el caso de la contaminación marina la situación es diferente, ya que la fuente de contaminación puede ser de cualquier nacionalidad y difícil de determinar. El seguro obligatorio, y el derecho a demandar directamente al asegurador, son soluciones de gran valor si lo que se pretende es proteger a las víctimas. Sin embargo, una responsabilidad potencialmente ilimitada no significa necesariamente que toda ella tenga que estar cubierta por un seguro. Es posible imaginar un sistema en el que la obligatoriedad de aseguramiento se limite a la responsabilidad en sentido estricto, mientras que la responsabilidad culposa deba ser asumida por el propio propietario. Este es, por ejemplo, el caso del reciente Protocolo al Convenio de Basilea sobre el control de la eliminación y el transporte transfronterizo de residuos peligrosos[13]. Hay que señalar también que en el propio sistema internacional de indemnización de daños causados por contaminación de hidrocarburos, el umbral aplicado hasta 1996 por el Convenio de Responsabilidad en casos de pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad por motivo de acción o de omisión era mucho más bajo. Y que se sepa, esta fórmula no ha causado dificultades especiales al régimen internacional de responsabilidad en casos de contaminación de hidrocarburos en sus 25 años de funcionamiento.

La Comisión considera, por lo tanto, que el umbral aplicable para la pérdida del derecho de limitación de la responsabilidad actualmente vigente debe ser disminuido con el fin de adecuarlo a otros regímenes similares. De este modo, si se prueba negligencia grave por parte del propietario, éste incurriría en responsabilidad de forma ilimitada. Esta medida vincularía más estrechamente el riesgo de incurrir en responsabilidad con el comportamiento seguido por el propietario, produciendo así efectos tanto preventivos como punitivos.

4.4.3 Protección de otras partes diferentes del propietario

La responsabilidad de los daños derivados de casos de contaminación de hidrocarburos recae sobre el propietario exclusivamente. Canalizar de este modo la responsabilidad hacia una persona concreta tiene algunas ventajas, porque es fácil determinar cuál es la parte responsable, facilitándose así la identificación de la persona a la que hay que reclamar la indemnización. Canalizar la responsabilidad es también una forma de evitar el aseguramiento múltiple, fomentando así en teoría unos niveles más altos de responsabilidad asegurados. Sin embargo, el Convenio de Responsabilidad va más allá en este proceso de canalización porque prohibe de forma explícita las denuncias contra las demás parte implicadas (p. ej., operadores, gerentes, fletadores), que pueden tener una influencia tan importante como la del propietario sobre el transporte. Estas personas están protegidas contra cualquier demanda de

[13] El Protocolo de Basilea de 1999 sobre responsabilidad e indemnización de daños causados por la eliminación y el transporte transfronterizo de residuos peligrosos establece una responsabilidad estricta hasta ciertos límites mínimos, que quedarán cubiertos por el seguro. El artículo 5 del Protocolo establece que, sin prejuicio de la responsabilidad estricta, "cualquier persona será responsable de los daños que haya causado o a los que haya contribuido por no haberse ajustado a las disposiciones de aplicación del Convenio o por acciones y omisiones culpables e intencionadas, imprudentes o negligentes". El artículo 12(2) continúa diciendo que "no existirán límites financieros para la responsabilidad a que se refiere el artículo 5".

indemnización a no ser que los daños hayan sido el resultado de una acción u omisión por su parte, cometida con la intención de causar daños o por imprudencia y a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños (son las mismas condiciones utilizadas para juzgar acerca de la pérdida del derecho del propietario a limitar su responsabilidad). Esta protección de toda una serie de operadores significa que pueden actuar sabiendo casi con seguridad que no se les van a reclamar daños y perjuicios de resultas de un caso de contaminación accidental.

La Comisión considera que la protección de operadores clave actúa en contra de los esfuerzos por impulsar el sentido de la responsabilidad en todos las esferas del sector marítimo. Es su parecer, por lo tanto, que es necesario eliminar del Convenio de Responsabilidad esta prohibición de efectuar reclamaciones a operadores cuya participación es fundamental en el transporte marítimo de hidrocarburos, y que, en la medida en que se considere necesario proteger a ciertos operadores en pro del buen funcionamiento del sistema, los umbrales deben disminuirse al menos a los fijados para el propietario. En cuanto a los aspectos prácticos de esta medida, hay que señalar que, también en este caso, el régimen aplicado hasta 1996, momento en que entraron en vigor los Protocolos de 1992, la canalización de la responsabilidad era mucho menos rigurosa, ya que sólo se excluían los dependientes y agentes del propietario, y siempre que los daños no se debieran a falta u omisión por su parte.

4.4.4 Daños medioambientales

El tipo de daños cubiertos por el régimen de los Convenios de responsabilidad y del Fondo se centra fundamentalmente en los daños sobre los bienes, pérdida de éstos y pérdidas económicas. En lo relativo a los daños medioambientales, se habla de medidas preventivas, incluidos costes de limpieza, y también de "medidas razonables" de recuperación emprendidas o por emprender. Los daños al medio ambiente como tales no son objeto de indemnización, entre otras cosas por la dificultad de evaluar y cuantificar este tipo de daños.

La Comisión reconoce que la cobertura de los daños al medio ambiente en sí mismos plantea problemas y piensa que su evaluación debe ser cuantificable, verificable y previsible con el fin de evitar diferentes interpretaciones entre las distintas partes que figuran en el régimen. Pero también es importante que exista un paralelismo con las indemnizaciones por daños al medio ambiente aplicadas a otras fuentes de contaminación. Desde una perspectiva comunitaria, no es justificable que la indemnización por daños medioambientales varíe tanto según si la fuente de contaminación es un petrolero, otro tipo de buque o una fábrica situada en el litoral[14]. En el contexto de la futura propuesta de directiva sobre responsabilidad medioambiental, la Comisión está llevando a cabo un estudio sobre la evaluación de los daños medioambientales que podría servir de pauta para esa directiva. Sin perjuicio de cualquier futura propuesta que pudiera hacerse en torno a un régimen comunitario general de responsabilidad medioambiental, la Comisión considera que la actual cobertura de costes de recuperación podría ser ampliada para incluir al menos los costes de evaluación de los daños y los costes de reintroducción de factores de medio ambiente equivalentes a los dañados, como alternativa en caso de que no se considere factible la recuperación del entorno

[14] En el Libro Blanco de la Comisión sobre responsabilidad medioambiental, la Comisión dio a conocer su intención de tratar, en un futuro instrumento, los "daños causados a la biodiversidad". Esta fórmula cubriría los importantes daños causados a recursos naturales de las zonas naturales protegidas Natura 2000. Es este sentido, se considera necesario contar con un sistema de valoración de recursos naturales (apartado 4.5.1 de COM (2000) 66 final).

contaminado[15]. La posición de la Comisión será reexaminada a la luz de la futura propuesta relativa a un régimen comunitario de responsabilidad medioambiental.

4.5 Conclusión

De acuerdo con este análisis, la Comisión llega a la conclusión de que el régimen internacional de responsabilidad e indemnización satisface el primer criterio, pero presenta graves deficiencias en los otros dos. La importancia de estas últimas es aún mayor por el hecho de que el régimen internacional prohibe explícitamente la reclamación de daños fuera del marco del régimen instaurado por el Convenio. Esto significa que es muy difícil que la Comunidad pueda imponer responsabilidades individuales adicionales a los propietarios o a cualquiera de las partes protegidas por el régimen sin entrar en conflicto con los convenios internacionales. Si las responsabilidades individuales se reconocieran a nivel comunitario, los Estados miembros tendrían que denunciar los convenios antes de poder aplicar de forma efectiva las nuevas normas comunitarias.

La Comisión reconoce que un régimen internacional de responsabilidad e indemnización comporta grandes ventajas, tanto por razones de uniformidad y de simplicidad como de repartición del coste de los vertidos, donde quiera que tengan lugar, entre los receptores de petróleo de todo el mundo. Puede decirse, por lo tanto, que tomar medidas que acarreen la denuncia del régimen internacional por parte de los Estados miembros sería, en este momento, contraproducente. Como se afirmaba en el Informe para el Consejo Europeo de Biarritz (COM(2000) 603 final), la Comisión considera que es necesario hacer un gran esfuerzo para modificar los convenios según las líneas expuestas más arriba, atendiendo, por otro lado, al problema de la insuficiencia de los límites como prioridad inmediata a nivel comunitario.

5. Medidas propuestas

Es necesario instaurar una serie de medidas destinadas a mejorar el actual régimen de responsabilidad e indemnización. Algunas de ellas necesitan una actuación a nivel comunitario, otras en un contexto internacional.

5.1 Creación de un fondo de indemnización suplementario en Europa

Elevar los límites de indemnización del sistema vigente es la necesidad más perentoria, y la que incide más directamente en la garantía de una compensación adecuada a las víctimas de un vertido de petróleo. Para llevar este objetivo a la práctica, la Comisión propone que se complemente el régimen a dos niveles actualmente vigente a nivel internacional gracias a la creación de un fondo suplementario "de tercer nivel" que indemnizaría demandas válidas a nivel internacional por daños acaecidos en aguas europeas cuyo coste excede los límites del Fondo internacional.

---

[15] Siguiendo estas mismas líneas, el artículo 2.8 del Convenio del Consejo de Europa sobre responsabilidad civil por los daños causados por actividades peligrosas para el medio ambiente de 1993 define las "medidas de recuperación" de la siguiente manera: “cualquier medida razonable destinada a recuperar o restablecer componentes degradados o destruidos del medio ambiente, o a introducir, allá donde se considerara conveniente, el equivalente de tales componentes en el medio ambiente. El Derecho interno indicará quién estará facultado para tomar tales medidas.”

De este modo, el Fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas (Fondo COPE) permitiría superar los recursos financieros del Fondo internacional cuando las demandas admisibles con arreglo a esta último régimen no puedan ser debidamente atendidas debido a recursos insuficientes. De este modo, las indemnizaciones del Fondo COPE se basarían en los mismos principios y normas que el sistema del Fondo internacional actualmente vigente, pero tendría un límite máximo suficiente para cubrir toda posible catástrofe, que ascendería a 1 000 millones de euros.

El Fondo COPE lo financiarían las entidades europeas receptoras de petróleo con arreglo a procedimientos similares a los de las aportaciones al Fondo internacional. De este modo, los recursos financieros de las aportaciones realizadas por las entidades europeas receptoras servirán para cubrir los daños por contaminación de cualquier Estado miembro. El fondo COPE constituirá para los ciudadanos europeos la garantía de que serán debidamente indemnizados hasta que el régimen internacional aumente sus límites a un nivel suficiente. Aparte de conllevar una quintuplicación de las cantidades disponibles para indemnizaciones, los fondos del Fondo COPE podrían utilizarse también para acelerar la indemnización integral de las víctimas de los daños causados por la contaminación de hidrocarburos en Europa. Gracias a estos recursos las demandas podrían ser satisfechas en cuanto se haya confirmado su aceptabilidad, sin tener que esperar el final del interminable proceso de determinación de los costes finales del accidente, con el subsiguiente problema de prorrateo del régimen internacional, descrito en el apartado 4.2. De este modo las víctimas serían íntegramente indemnizadas mucho antes, mientras que la liquidación financiera al final del asunto, una vez se conozcan los costes totales, se llevaría a cabo bilateralmente entre el Fondo internacional y el Fondo COPE. Por su propia lógica, el Fondo COPE sólo entraría en juego cuando el coste los daños de un vertido acaecido en aguas europeas supere, o amenace con superar, los límites máximos establecidos a nivel internacional.

5.2 Resolución de las demás deficiencias del sistema internacional a través de la OMI

Para vincular de forma más estrecha el riesgo de incurrir en responsabilidad y el comportamiento de los distintos agentes implicados, la Comisión considera que, de forma paralela, sería necesario revisar íntegramente el régimen actualmente vigente.

A juicio de la Comisión, el remedio a las deficiencias consignadas en el apartado 4 debe buscarse a nivel internacional, e incluso se han dado ya los primeros pasos. Este trabajo debería desembocar, en última instancia, en la modificación de la normativa actualmente vigente, introduciendo unos límites sustancialmente más elevados y solventando las demás deficiencias mencionadas en el apartado 4.4., y garantizando además que no se pierda la simplicidad de uso del sistema en beneficio de los demandantes de indemnización.

La Comisión quisiera pedir al Consejo, por lo tanto, que haga lo posible por avanzar en este ámbito lo antes posible con el fin de revisar íntegramente el régimen internacional de responsabilidad e indemnización. Más en particular, la Comunidad presentará a la Organización Marítima Internacional o al Fondo internacional de indemnización, según proceda, una solicitud encaminada a realizar las siguientes modificaciones en el Convenio de Responsabilidad:

– La responsabilidad del propietario será ilimitada si se comprueba que los daños de contaminación se deben a una negligencia grave por su parte;

– Se eliminará del artículo III.4(c) del Convenio de Responsabilidad la prohibición de presentar demandas por contaminación contra el fletador, el gerente y el operador del buque;

– La indemnización de los daños causados al medio ambiente deberá ser revisada y ampliada a la luz de otros regímenes de indemnización similares de Derecho comunitario.

Aparte de las medidas destinadas a mejorar el régimen internacional de responsabilidad por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, es necesario avanzar en el ámbito de la responsabilidad e indemnización por daños relacionados con el transporte marítimo de sustancias peligrosas y nocivas. En 1996 se adoptó un Convenio internacional en este sentido paro no ha sido ratificado por ningún Estado miembro, por lo que no está en vigor[16]. El hundimiento del buque cisterna con productos químicos *Ievoli Sun* cerca de las islas del canal el 31 de octubre de 2000 fue el último incidente que puso de relieve lo poco satisfactorio de la situación reglamentaria de la responsabilidad y la indemnización de daños causados por sustancias peligrosas diferentes de los hidrocarburos. Este tema debe ser tratado de forma prioritaria a nivel internacional y europeo.

Si los esfuerzos por lograr las mejoras deseadas en relación con las normas internacionales de responsabilidad e indemnización no tuvieran éxito, la Comisión hará una propuesta para adoptar a nivel comunitario una normativa europea por la que se instaure un régimen de responsabilidad e indemnización en el ámbito de la contaminación marítima.

5.3 Garantizar en todos los Estados miembros la aplicación de una normativa que penalice los casos de negligencia grave

La Comisión reconoce que las normas de responsabilidad tienen grandes limitaciones por lo que se refiere a su aplicación sobre la responsabilidad de los agentes implicados en siniestros con contaminación. Este es particularmente el caso cuando las responsabilidades pueden ser objeto de aseguramiento, lo que normalmente suele ser el caso.

Para completar las medidas en el ámbito de la responsabilidad e indemnización descritas más arriba, la Comisión propone, tal como se anunciaba en el apartado 5.b.iv) de su Comunicación sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo (COM(2000) 142 final), que se incluya en el Reglamento un artículo que imponga penalizaciones o sanciones financieras en casos de negligencia grave y demostrada de cualquier persona implicada en el transporte marítimo de petróleo. Esta medida es de carácter penal, y por lo tanto no tiene relevancia para la indemnización de daños. Es más bien una forma de garantizar la aplicación a nivel comunitario de unas sanciones disuasorias para todos los implicados en el transporte marítimo de petróleo.

---

[16] Los siguientes Estados miembros han firmado el Convenio de 1996 sobre responsabilidad y compensación por los daños relacionados con el transporte marítimo de sustancias peligrosas y nocivas: Canadá, Dinamarca, Finlandia, Alemania, Países Bajos, Noruega, Suecia y Reino Unido. Sólo la Federación rusa lo ha ratificado.

JUSTIFICACIÓN DEL REGLAMENTO

El Tratado prevé la instauración de una política común de transportes. Entre las medidas destinadas a llevar a la práctica dicha política están las de seguridad y protección del medio ambiente en el ámbito del transporte marítimo. La indemnización de las víctimas de daños causados por la contaminación de hidrocarburos y la introducción de sanciones para casos de negligencia grave en el transporte marítimo de petróleo forman parte de dichas medidas.

Aunque existen convenios internacionales que regulan la responsabilidad y la indemnización en casos de vertidos de hidrocarburos, de los que son signatarios todos los Estados miembros concernidos, o lo serán en el futuro, los siniestros más recientes, y sobre todo el hundimiento del *Erika* en 1999, han puesto de relieve la insuficiencia de estos mecanismos a la hora de garantizar una compensación adecuada a las víctimas.

El Reglamento trata de la constitución de un Fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas (Fondo COPE). Sólo los Estados miembros con un litoral marítimo y con puertos están directamente concernidos por el Fondo. A Austria y Luxemburgo esta parte de la propuesta sólo afecta de forma indirecta y remota.

Dado que el sistema internacional de indemnización de daños ya vigente funciona relativamente bien, la manera más práctica de aumentar los límites de indemnización es utilizar y complementar tal sistema, evitando así la duplicación del trabajo y el exceso de burocracia. El Fondo COPE se basa fundamentalmente, por lo tanto, en los procedimientos y evaluaciones efectuadas en el sistema internacional. Se supone que, para un funcionamiento eficaz del sistema, será necesario llevar a cabo un cierto intercambio de información, de forma sistemática o caso por caso, entre el Fondo europeo propuesto y el Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos actualmente vigente.

Un vertido de petróleo puede causar potencialmente un daño enorme. En los siniestros en los que se superan los límites de indemnización establecidos a nivel internacional, la víctimas no son, al menos con el régimen actualmente vigente, debidamente indemnizadas. Una actuación comunitaria en este ámbito aumentaría considerablemente las posibilidades de indemnización total de los daños sufridos por las víctimas merced a la creación de un Fondo al que aportarían su contribución todas las entidades receptoras de todos los Estados miembros concernidos. Las sumas disponibles para indemnizaciones aumentarían de los actuales 200 millones de euros a 1 000 millones. Además, los costes de los vertidos de petróleo se repartirían entre todos los Estados ribereños de la UE.

Las mejoras netas de la medida propuesta son, por lo tanto, una quintuplicación de la cantidad destinada a indemnizaciones, en comparación con la situación actual, una garantía mucho mayor de que los daños serán debidamente compensados y una repartición del riesgo entre todos los Estados miembros ribereños. Otra ventaja es que los fondos suplementarios pueden utilizarse para acelerar la indemnización de las víctimas de vertidos en el marco del Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, proporcionando un anticipo de los pagos desde el momento en que este último evalúe y apruebe las demandas.

La creación de un fondo de indemnización para casos de contaminación por petróleo supone la elección de una medida legislativa. Las partes que deberán normalmente contribuir al fondo, a saber, las entidades europeas receptoras de petróleo, difícilmente contribuirán con sumas importantes a no ser que se les obligue legalmente. Por otro lado, las aportaciones al

fondo y las indemnizaciones del mismo no se aplicarían de una forma única y armonizada a no ser que sean idénticas para todos los Estados miembros y entidades interesadas. Por lo tanto, se necesitan una normas armonizadas que proporcionen una aplicación uniforme de las obligaciones. Es necesario garantizar una aplicación uniforme de estas disposiciones mediante la promulgación de un reglamento.

CONTENIDO DEL REGLAMENTO

El Reglamento propuesto complementa el régimen internacional de dos niveles sobre responsabilidad e indemnización de daños por contaminación de hidrocarburos actualmente vigente en aplicación de los Convenios de Responsabilidad y del Fondo, merced a la creación de un fondo suplementario, el Fondo COPE, que compensaría a las víctimas de vertidos de petróleo en aguas europeas. El Fondo COPE sólo indemnizará a las víctimas cuyas demandas se consideren justificadas, pero que no hayan podido ser debidamente resarcidas a través del régimen vigente, debido a los límites de indemnización.

Las indemnizaciones del Fondo COPE se basarían en los mismos principios y normas en que se basa el actual sistema, pero fijando unos límites suficientes para hacer frente a cualquier catástrofe previsible (1 000 millones de euros).

El Fondo COPE será financiado por las entidades receptoras de petróleo de Europa. Cualquier entidad de un Estado miembro que reciba más de 150 000 toneladas anuales de crudo o de fuel-oil pesado deberá contribuir al Fondo en una proporción que corresponda a las cantidades de petróleo recibidas. De este modo el sector del petróleo e, indirectamente quizá, los consumidores de productos petrolíferos, pero no los contribuyentes, correrán con los gastos de los costosos siniestros que tienen lugar en Europa.

El Fondo COPE sólo entrará en juego cuando los daños de un accidente superen, o amenacen con superar, los límites máximos establecidos por el Fondo internacional. Si no se produjera ninguno, el Fondo COPE no tendría que contribuir.

La Comisión representará al Fondo COPE. Cualquier decisión importante acerca del funcionamiento del Fondo será adoptada por la Comisión, con la asistencia del Comité del Fondo COPE, que es un comité de gestión instituido con arreglo al artículo 4 del la Decisión 1999/468/CE del Consejo.

La propuesta de Reglamento incluye un artículo que impone sanciones financieras en casos de negligencia grave a cualquier persona implicada en el transporte marítimo de hidrocarburos.

OBSERVACIONES ESPECÍFICAS

Artículo 1

El objetivo del Reglamento es garantizar una indemnización adecuada de los daños causados por la contaminación de las aguas europeas de resultas de siniestros con buques petroleros. El Reglamento se orienta fundamentalmente a lo que la Comisión considera la prioridad principal en el actual régimen internacional de responsabilidad e indemnización en casos de contaminación por hidrocarburos, a saber, la insuficiencia de los límites de indemnización. Las demás deficiencias del sistema serán solventadas por otros medios a través, por lo menos al principio, del propio marco internacional. Otro objetivo del Reglamento es el establecimiento de sanciones financieras para actos intencionados o para casos de negligencia grave, por acción u omisión, con resultado de contaminación de hidrocarburos, de acuerdo con lo establecido en el articulo 10.

Artículo 2

El artículo determina el ámbito geográfico del aplicación del Reglamento. Se aplicará a los daños por contaminación acaecidos en un área de hasta 200 millas marina del litoral. Esta ámbito es el mismo que en el régimen internacional, algo fundamental dada la estrecha vinculación que existe entre este Reglamento y dicho régimen.

Artículo 3

El artículo 3 contiene las definiciones de los conceptos fundamentales del Reglamento, que en general corresponden a las del Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados a la contaminación por hidrocarburos de 1992 y del Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, de 1971, con las modificaciones del Protocolo de 1992.

Podría observarse que algunas de estas definiciones son innecesarias, dado que en otro lugar del Reglamento se establece una estrecha vinculación entre la medida propuesta y el sistema internacional de indemnización. Pero por razones de claridad jurídica en el artículo 3 se han repetido las definiciones internacionales relativas a la responsabilidad de las principales partes interesadas.

Artículo 4

En el artículo 4 se constituye el Fondo y se determinan sus principales competencias.

Artículo 5

El artículo determina cuándo y cómo concederá el Fondo COPE las indemnizaciones, lo que lo convierte en uno de los artículos clave del Reglamento.

En los apartados 1 y 2 se establece un vínculo con el Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos. Este vínculo supone, en lo fundamental, que las indemnizaciones del Fondo COPE sólo serán posibles una vez aprobadas las demandas de las víctimas de los daños por parte del Fondo internacional, siempre que no hayan podido ser íntegramente indemnizadas por exceder el coste de las demandas válidas las cantidades totales disponibles con arreglo a este último.

El apartado 3 establece que toda decisión de pago de indemnizaciones procedentes del Fondo COPE deberá ser aprobada por la Comisión, con la asistencia del Comité del Fondo COPE. Si la Comisión no puede aprobar las demandas, no se pagarán indemnizaciones.

Está previsto, sin embargo, que los demandantes que se ajustan a los criterios de los apartados 1 y 2 serán en general indemnizados por el Fondo COPE. La principal excepción es la del apartado 4, que da una cierta discreción a la Comisión para decidir en qué medida serán compensados los gastos de los más directamente involucrados en el siniestro. Este es un mecanismo destinado a garantizar que exista un vínculo entre comportamiento real y derecho a indemnización. Por otro lado, se considera importante que siga existiendo la posibilidad de indemnizar a las personas más involucradas en el siniestro. De lo contrario se privaría de incentivos a los propietarios del buque, de la carga y otras partes de importancia fundamental, que normalmente pueden, en el momento del accidente, desempeñar un papel esencial y contribuir a mitigar los daños.

El apartado 5 fija como límite máximo de compensación del Fondo COPE 1 000 millones de euros, incluida la aportación procedente de los Convenios de Responsabilidad y del Fondo. Tal cifra parece ser suficiente para indemnizar íntegramente los daños de cualquier accidente que, previsiblemente, pudiera sufrir un petrolero, y corresponde al máximo de indemnización otorgada por el Fondo *Oil Spill Liability Trust* de los EEUU.

El apartado 6 dispone que en el caso -altamente improbable- de que se superara este máximo de 1 000 millones de euros, la indemnización se distribuiría a prorrata. En la práctica esto significa que cada demandante recibiría sólo un porcentaje de la reclamación aprobada. El porcentaje sería el mismo para todos los demandantes.

Artículo 6

Este artículo trata de los ingresos del Fondo COPE. Sólo se procederá a recaudar las contribuciones al mismo si, en aguas de la UE, tiene lugar un siniestro tan grave que supera o amenaza con superar los límites máximos de indemnización del Fondo internacional.

Recogiendo las prácticas seguidas por este último para lo relativo a las contribuciones, que han resultado funcionar correctamente, el Reglamento establece una simetría entre las personas que deben contribuir al Fondo internacional y las que deben contribuir al Fondo COPE. El sistema de contribución se basa en la cantidad de petróleo recibida por cada entidad receptora; la contribución al Fondo COPE es, por lo tanto, proporcional a tal cantidad. Las contribuciones son abonadas por las entidades receptoras directamente a la Comisión.

El plazo de recaudación de las contribuciones es relativamente corto, lo que está justificado por la necesidad de contar con fondos suficientes lo antes posible después del siniestro y de que el Fondo internacional haya evaluado las demandas.

Con el fin de que el Fondo COPE no recoja fondos de forma ilegítima, el apartado 9 establece que todo excedente que se hubiera recaudado para un determinado siniestro y no se hubiera empleado en el pago de indemnizaciones en concepto de daños, o en otros conceptos directamente relacionados con tal siniestro, deberá devolverse a los contribuyentes.

El apartado 10 dispone que los Estados miembros que no cumplan sus obligaciones para con el Fondo COPE deberán compensarle por cualquier pérdida que hubieran podido causar.

Artículo 7

Este artículo reconoce los derechos de subrogación del Fondo COPE. Esta disposición prevé la posibilidad de que el Fondo COPE recupere al menos parte de los gastos merced a un recurso emprendido contra distintas partes involucradas en el siniestro, en la medida en que tal recurso no esté prohibido por los convenios internacionales.

Artículo 8

El artículo 8 establece que la representación del Fondo COPE será asumida por la Comisión. Le impone a ésta una serie de tareas específicas a este respecto necesarias para el desarrollo de las actividades del Fondo.

Artículo 9

El Comité del fondo COPE asistirá a la Comisión en la gestión de este último, ya que las principales decisiones relativas a su funcionamiento serán tomadas por la Comisión de acuerdo a lo dispuesto en los procedimientos vigentes de comitología. El Comité del Fondo COPE será un comité de gestión instituido con arreglo al artículo 4 del la Decisión 1999/468/CE del Consejo[17]. El plazo en el que el Consejo deberá pronunciarse queda fijado por el artículo en un mes, dada la urgencia de las decisiones que debe tomar el Comité COPE.

Artículo 10

El artículo 10 establece penalizaciones o sanciones financieras en casos reconocidos de negligencia grave por parte de cualquier persona implicada en el transporte marítimo de petróleo. Esta medida es de carácter penal y, por lo tanto, no tiene relevancia para la indemnización de daños. Como este artículo cubre cualquier siniestro con resultado de contaminación marina de hidrocarburos, abarca, al contrario que el resto del Reglamento, la contaminación procedente de cualquier buque, sea petrolero o no. El carácter exacto de las sanciones (penales, administrativas, daños y perjuicios de carácter punitivo, etc.) queda sin determinar para que los Estados miembros puedan aplicar el tipo de sanción que más se adapte a su ordenamiento jurídico.

Artículo 11

Sin comentarios.

[17] Decisión del Consejo de 28 de junio de 1999 por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión, DO L 184 , 17.07.1999, p. 23.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo a la constitución de un fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas y medidas complementarias

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80 y el apartado 1 de su artículo 175,

Vista la propuesta de la Comisión[18],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social[19],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[20],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado[21],

Considerando lo siguiente:

(1) Es necesario garantizar una adecuada indemnización a las personas que sufren daños causados por la contaminación derivadas de derrames o vertidos de hidrocarburos procedentes de petroleros en aguas europeas.

(2) El régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños causados por la contaminación por buques, instituido por el Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1992, y el Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos (Convenio del Fondo), 1971, modificado por el Protocolo de 1992, ofrece importantes garantías a este respecto.

(3) Se considera que el nivel máximo de indemnización proporcionado por el régimen internacional es insuficiente para cubrir íntegramente los costes de cualquier siniestro previsible sufrido por un petrolero en Europa.

(4) Una primera solución para aumentar la protección de las víctimas en caso de vertidos de hidrocarburos en Europa es aumentar radicalmente la cuantía máxima disponible para indemnizaciones. Este aumento puede efectuarse complementando el régimen

---

18 DO C […], […], p. […].

19 DO C […], […], p. […].

20 DO C […], […], p. […].

9 DO C […], […], p. […].

21 DO C […], […], p. […].

internacional merced a la constitución de un Fondo europeo que indemnice a los demandantes que no hubieran podido ser íntegramente compensados con arreglo al régimen internacional de compensación, por exceder el coste de las demandas válidas totales la cuantía disponible para indemnizaciones con arreglo al Convenio del Fondo.

(5) El Fondo europeo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos tendría que estar basado en las mismas normas, principios y procedimientos que el Fondo internacional con el fin de acabar con la incertidumbre de las víctimas que pretenden ser indemnizadas, de combatir la ineficacia y de evitar la duplicación del trabajo del Fondo internacional.

(6) Teniendo en cuenta el principio de que quien contamina paga, el coste de los vertidos de petróleo debería recaer sobre el sector del transporte marítimo de hidrocarburos.

(7) Merced a unas medidas comunitarias armonizadas que regulen la indemnización suplementaria de los daños causados por la contaminación de hidrocarburos en Europa, su coste será dividido entre todos los Estados miembros ribereños.

(8) La manera más eficaz de lograr tales objetivos sería la constitución de un Fondo comunitario de indemnización (Fondo COPE) basado en el régimen internacional actualmente vigente

(9) El Fondo COPE tendrá la posibilidad de reclamar sus gastos a las partes involucradas en siniestros de contaminación por hidrocarburos, en la medida en que lo permita el Derecho internacional.

(10) Puesto que las medidas necesarias para la aplicación del presente Reglamento son medidas de gestión según el sentido del artículo 2 de la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999 por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión[22], deberían ser adoptadas mediante el procedimiento de gestión que figura en el artículo 4 de dicha Decisión.

(11) Como la indemnización adecuada de los daños sufridos por las víctimas de daños causados por la contaminación de hidrocarburos no es suficientemente disuasiva como para obligar a los operadores individuales del sector del transporte marítimo a actuar de forma diligente, es necesario prever otra disposición independiente que imponga sanciones financieras a cualquier persona que, por acción u omisión, de forma culpable e intencionada o por negligencia grave, contribuya a un siniestro.

(12) Teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad, un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sería el instrumento jurídico más apropiado, por ser obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en todos los Estados miembros, lo que minimiza el riesgo de aplicación divergente en los mismos.

(13) De forma paralela a las medidas dispuestas en el presente Reglamento, sería conveniente proceder a una revisión del régimen de responsabilidad e indemnización de daños causados por contaminación de hidrocarburos con el fin de lograr una vinculación más estrecha entre las responsabilidades y actuaciones de los agentes implicados en el transporte marítimo de hidrocarburos y el riesgo que corren de

---

22 DO L 184, 17.7.1999, p. 23.

incurrir en responsabilidad. Más concretamente, la responsabilidad del propietario debería ser ilimitada si se probara que los daños por contaminación son el resultado de negligencia grave por su parte, el régimen de responsabilidad no debería proteger explícitamente a una serie de agentes cuyo papel es fundamental en el transporte marítimo de hidrocarburos y la compensación de daños causados a medio ambiente, considerados en sí mismos, debería ser revisada y ampliada con arreglo a lo dispuesto en otros regímenes de indemnización similares de Derecho comunitario.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Objetivo

El objetivo del presente Reglamento es garantizar una adecuada indemnización de los daños causados en aguas de la UE por el transporte marítimo de hidrocarburos, complementando el régimen internacional de responsabilidad e indemnización a nivel comunitario, e instituir sanciones financieras que serían impuestas a cualquier persona de la que se hubiera comprobado que, por acción u omisión, de forma culpable e intencionada o por negligencia grave, ha contribuido a un siniestro.

Artículo 2
Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplicará:

1. a los daños causados por la contaminación:

   (a) en el territorio, incluidas las aguas territoriales, de un Estado miembro, y

   (b) en la zona económica exclusiva de un Estado miembro, determinada de acuerdo con el Derecho internacional o, si un Estado miembro no hubiera determinado tal zona, en un área más allá de las aguas territoriales de dicho Estado pero adyacente a las mismas, determinada por él de acuerdo con el Derecho internacional, y abarcando no más de 200 millas marinas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de las aguas territoriales;

2. a las medidas preventivas, donde quiera que se tomen, destinadas a impedir o minimizar tales daños.

Artículo 3
Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1. "Convenio de Responsabilidad", el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños causados a la contaminación por hidrocarburos, 1992.

2. "Convenio del Fondo", el Convenio internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971, modificado por el Protocolo de 1992.

3. “Hidrocarburos”, todo hidrocarburo persistente, como crudos de petróleo, fuel-oil, aceite diesel pesado, aceite lubricante, ya sean éstos transportados a bordo de un barco como cargamento o en los depósitos de combustible de ese barco.

4. "Hidrocarburos sujetos a contribución", el petróleo crudo y el fuel-oil, según las definiciones de los apartados a) y b) a continuación:

   (a) "Petróleo crudo", toda mezcla líquida de hidrocarburos naturales provenientes del subsuelo, tratado o no para facilitar su transporte. Se incluyen asimismo los petróleos crudos a los que se les ha eliminado algunas fracciones de destilación (llamados a veces "crudos sin fracción de cabeza"), o a los que se han añadido ciertas fracciones de destilación (conocidos también por crudos "descabezados" o "reconstituidos").

   (b) "Fuel-oil", los destilados pesados o residuos de petróleo crudo o mezclas de estos productos destinados a ser utilizados como carburante para la producción de calor o de energía, de una calidad equivalente a las especificaciones de la "American Society for Testing Materials", Especificación para fuel-oil núm. 4 (Designación D 396-69)" o superiores.

5. "Tonelada", aplicada a hidrocarburos, toneladas métricas.

6. "Instalación terminal", cualquier lugar de almacenaje de hidrocarburos a granel que permita recibir los transportados por mar inclusive toda instalación situada en la mar y conectada a dicho lugar.

7. "Siniestro", todo acontecimiento o serie de acontecimientos, cuyo origen sea el mismo, que cause daños por contaminación o cree una amenaza grave e inminente en este sentido. Cuando un siniestro consista en una sucesión hechos, se considerará la fecha del primero de éstos como las del siniestro.

8. "Persona", todo individuo o sociedad, o entidad de derecho público o privado, ya esté o no constituida en compañía, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.

9. “Fondo internacional”, el fondo constituido por el Convenio del Fondo.

Artículo 4

Constitución de un fondo de indemnización por daños causados por la contaminación en aguas europeas

Se constituye un fondo de indemnización por daños causados por la contaminación en aguas europeas (en lo sucesivo, "Fondo COPE"), cuyos objetivos son los siguientes:

(a) indemnizar por los daños causados por la contaminación en la medida en que sea insuficiente la facilitada por el Convenio de Responsabilidad y por el Convenio del Fondo; y

(b) llevar a la práctica las tareas complementarias consignadas en el presente Reglamento.

Artículo 5
Indemnización

1. El Fondo COPE indemnizará a cualquier persona que tenga derecho a indemnización por daños causados por la contaminación con arreglo a lo dispuesto en el Convenio del Fondo, siempre que no haya podido ser indemnizada íntegra y adecuadamente según lo establecido en tal Convenio, por exceder el coste de las demandas válidas las cantidades disponibles con arreglo al Convenio del Fondo.

2. La evaluación del derecho de una persona a ser indemnizada con arreglo a lo dispuesto en el Convenio del Fondo se llevará a cabo de acuerdo con las disposiciones del propio Convenio, y se ejecutará según los procedimientos allí establecidos.

3. El Fondo COPE no abonará indemnización alguna mientras la Comisión, actuando de conformidad con lo establecido en el apartado 2 del artículo 9, no haya aprobado la evaluación a que se refiere el anterior apartado 2.

4. No obstante lo establecido en los apartados 1 y 2, la Comisión podrá decidir no pagar indemnización al propietario, gerente y operador del buque involucrado en el siniestro o a sus representantes. De igual modo, la Comisión podrá decidir no indemnizar a ninguna persona que mantuviera una relación contractual con el transportista en la operación de transporte durante la cual hubiera tenido lugar el siniestro, ni a ninguna otra persona involucrada directa o indirectamente en dicha operación. La Comisión, actuando de acuerdo con el apartado 2 del artículo 9, determinará qué demandantes, de haberlos, pertenecen a estas categorías, y decidirá consecuentemente.

5. La cuantía agregada de indemnización que el Fondo COPE podrá destinar a un determinado siniestro estará limitado por un tope máximo, de forma que la suma de tal cuantía más las indemnizaciones realmente desembolsadas con arreglo al Convenio de Responsabilidad y al Convenio del Fondo en concepto de daños causados por la contaminación según el ámbito de aplicación del presente Reglamento, no podrá exceder los 1 000 millones de euros.

6. Si el importe total de las demandas aceptadas excede la cuantía agregada de indemnización determinada según lo dispuesto en el apartado 5, los fondos disponibles se distribuirán de tal manera que la proporción entre cualquier demanda aceptada y la indemnización realmente recibida por el demandante con arreglo al presente Reglamento, sea la misma para todos los demandantes.

Artículo 6
Contribuciones de las entidades receptoras de hidrocarburos

1. Toda persona que reciba hidrocarburos sujetos a contribución en una cantidad anual superior a 150 000 toneladas, transportados por mar a puertos o instalaciones terminales situados en el territorio de un Estado miembro, y que esté obligada a contribuir al Fondo internacional, estará obligada a contribuir al Fondo COPE.

2. Las contribuciones sólo serán recaudadas si tiene lugar un siniestro incluido en el ámbito de aplicación del presente Reglamento, que supere o amenace con superar los límites máximos de indemnización del Fondo internacional. La cuantía total de las

contribuciones que deban recaudarse en cada uno de los siniestros será decidida por la Comisión con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 9. Sobre la base de tal decisión, la Comisión calculará la contribución de cada una de las personas mencionadas en el anterior apartado 1, partiendo de un importe fijo por tonelada de hidrocarburos sujetos a contribución recibida por tales personas.

3. Los importes a que se refiere el apartado 2 serán determinados dividiendo el total de las contribuciones debidas por el volumen total de hidrocarburos sujetos a contribución recibido por todos los Estados miembros en el año de que se trate.

4. Los Estados miembros garantizarán que toda persona que reciba hidrocarburos sujetos a contribución en una cantidad tal que le haga contribuyente del Fondo COPE, sea recogida en una lista que la Comisión recopilará y gestionará de acuerdo con lo dispuesto en los siguientes apartados del presente artículo.

5. Cada Estado miembro comunicará a la Comisión el nombre y dirección de toda persona que, por lo que a él respecta, deba contribuir al Fondo COPE con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo, así como los datos relativos a las cantidades de hidrocarburos sujetos a contribución recibidos por dicha persona en el año natural anterior.

6. A efectos de determinar cuáles son, en un determinado momento, las personas que deben contribuir al Fondo COPE, y de establecer, en su caso, las cantidades de hidrocarburos que deberán tenerse en cuenta a la hora de determinar la cuantía de la contribución de dichas personas, la lista constituirá una prueba *prima facie* de los hechos que en ella se hacen constar.

7. Las contribuciones serán pagaderas a la Comisión; la recaudación deberá finalizar en el plazo de un año a partir del momento en que la Comisión decida recaudar las contribuciones.

8. Las contribuciones a que se refiere el presente artículo se destinarán únicamente a la indemnización de daños causados por la contaminación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

9. Todo excedente de contribución recaudada a efectos de un determinado siniestro y que no se haya empleado en concepto de indemnización de los daños causados por el mismo o en otros conceptos directamente relacionados con él, deberá devolverse, en el plazo de seis meses a partir de la conclusión de los procedimientos de indemnización del siniestro, a la persona que hubiera realizado la contribución.

10. Si un Estado miembro no cumpliera sus obligaciones para con el Fondo COPE, y ello resultara en una pérdida financiera para este último, deberá compensarle de la misma.

Artículo 7
Subrogación

El Fondo COPE podrá subrogarse, en relación con cualquier cantidad de indemnización pagada por él en aplicación del artículo 5, en los derechos de que pudiera disfrutar la persona beneficiada con arreglo al Convenio de Responsabilidad o al Convenio del Fondo.

Artículo 8

Representación y gestión del Fondo COPE

1. La representación del Fondo COPE será asumida por la Comisión. A este respecto, llevará a cabo las tareas establecidas por el presente Reglamento o que sean de algún modo necesarias para el correcto funcionamiento del Fondo COPE

2. La Comisión, actuando con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 9, adoptará las siguiente decisiones en relación con el funcionamiento del Fondo COPE:

   a. fijación de las contribuciones que, de acuerdo con el artículo 6, deban ser recaudadas;

   b. aprobación de la evaluación de las demandas, según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 5 y adopción de decisiones respecto a la distribución entre los demandantes de las cantidades de indemnización disponibles de conformidad con el apartado 6 del artículo 5;

   c. adopción de decisiones respecto al pago a demandantes de conformidad con el apartado 4 del artículo 5; y

   d. determinación de las condiciones en que deberán efectuarse los pagos provisionales de las demandas con el fin de que las víctimas sean indemnizadas lo antes posible.

Artículo 9

Comité

1. La Comisión contará con la asistencia del Comité del Fondo COPE, compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.

2. Cuando se haga referencia a este apartado, se aplicará el procedimiento de gestión establecido en el artículo 4 de la Decisión 1999/468/CE, conforme a lo dispuesto en sus artículos 7 y 8.

   El periodo mencionado en el apartado 3 del artículo 4 será de un mes.

Artículo 10

Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán un sistema de sanciones financieras que se impondrán a cualquier persona que, por decisión de un tribunal de justicia, haya contribuido, por acción u omisión, de forma culpable e intencionada o por negligencia grave, a un siniestro que cause o amenace con causar la contaminación por hidrocarburos en un área de las que figuran en el apartado 1 del artículo 2.

2. Las sanciones impuestas con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 no tendrán incidencia alguna en la responsabilidad civil de las partes implicadas mencionadas en el presente Reglamento o en otras disposiciones, y serán independientes de los daños

causados por el siniestro. Su cuantía se fijará a un nivel suficientemente alto para disuadir a la persona de cometer una infracción o de persistir en ella.

3. Las sanciones a que se refiere el apartado 1 no podrán ser aseguradas.

4. La parte demandada tendrá derecho de apelar contra las sanciones mencionadas en el apartado 1.

Artículo 11
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en *el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.* Será aplicable [12 meses después de su fecha de entrada en vigor].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el […]

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
La Presidenta	*El Presidente*
[…]	*[…]*

FICHA DE FINANCIACIÓN

1. DENOMINACIÓN DE LA MEDIDA

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la constitución de un Fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas y medidas complementarias

2. Línea presupuestaria

B2-702 : Preparación, evaluación y promoción de la seguridad del transporte

3. FUNDAMENTO JURÍDICO

Seguridad del transporte marítimo y protección medioambiental: Apartado 2 del artículo 80 y apartado 1 del artículo 175 del Tratado

4. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

4.1 Objetivo general

Garantizar una adecuada indemnización a las víctimas de los daños causados por los petroleros en aguas europeas y establecimiento de unas sanciones financieras que actúen como factor disuasorio para las personas que proporcionan o utilizan buques que no se ajustan a las normas.

4.2 Periodo abarcado y modalidades previstas para su renovación

Indefinido

5. CLASIFICACIÓN DEL GASTO O DEL INGRESO

5.1 Gastos no obligatorios

5.2 Créditos disociados

5.3 Categorías de ingresos: Ingresos asignados específicamente (contribuciones al Fondo COPE)

6. NATURALEZA DEL GASTO O DEL INGRESO

Gastos administrativos y de funcionamiento para el seguimiento y ejecución del Reglamento.

La mayor parte de los gastos de funcionamiento (pago de indemnizaciones a las víctimas de daños causados por contaminación de hidrocarburos) y de los ingresos (contribuciones de las entidades receptoras de hidrocarburos) del Fondo COPE figurarán en el presupuesto como ingresos asignados específicamente. El funcionamiento del Fondo COPE está concebido de tal forma que los ingresos deberán compensar los gastos.

Por otro lado, podrían derivarse algunos gastos de las reuniones celebradas por expertos del sector o de la realización de algún estudio sobre el impacto, ejecución y concepción de un eventual régimen europeo de responsabilidad e indemnización en materia de contaminación por hidrocarburos.

7. INCIDENCIA FINANCIERA

7.1 Método de cálculo del coste total (definición de costes unitarios)

Los costes individuales consisten en una dotación anual de 5 000 euros para la organización de una reunión anual (como promedio) de un día de duración con expertos del sector. Por otro lado, los servicios de la Comisión tienen la intención de encargar un estudio sobre el impacto, ejecución y concepción de un eventual régimen europeo de responsabilidad e indemnización en materia de contaminación por hidrocarburos. Es coste de este estudio podría estimarse en unos 100 000 euros.

7.2 Gastos de funcionamiento imputables a estudios, expertos, etc., incluidos en la Parte B del presupuesto

Créditos de compromiso, millones de euros (a precios corrientes)

	Año n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 y sigu.	Total
– Estudios		0,1					0,1
– Reuniones de expertos[23]		0,005	0,005	0,005	0,005	0,005	0,025
– Información y publicaciones							
Total		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

7.3 Calendario indicativo de vencimiento de los créditos

millones de euros

	año n	N+1	n+2	n+3	n+4	n+5 y sigu.	Total
Créditos de compromiso		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125
Créditos de pago							
año n		0,105					0,105
n+1			0,005				0,005
n+2				0,005			0,005
n+3					0,005		0,005
n+4						0,005	0,005
n+5 y siguientes							
Total		0,105	0,005	0,005	0,005	0,005	0,125

8. DISPOSICIONES ANTIFRAUDE

– Control de la observancia de los procedimientos de participación de los expertos de los Estados miembros a las reuniones del Comité del Fondo COPE.

9. ELEMENTOS DE ANÁLISIS COSTE-EFICACIA

9.1 Objetivos específicos y cuantificables, población destinataria

Constitución de un Fondo de indemnización de los daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas (Fondo COPE), con el objetivo de garantizar una adecuada indemnización a las víctimas de los daños causados por los petroleros en aguas europeas.

[23] Gastos que se ajustan a los criterios de la Comunicación de la Comisión de 22.4.1992 (SEC(92) 769).

Establecimiento de un sistema de sanciones financieras que se impondrán a cualquier persona que, por decisión de un tribunal de justicia, haya contribuido, por acción u omisión, de forma culpable e intencionada o por negligencia grave, a un siniestro que resulte o amenace con resultar en contaminación de hidrocarburos en aguas europeas.

La propuesta no prevé contribuciones financieras comunitarias.

El Fondo de compensación COPE será financiado por las entidades receptoras de hidrocarburos de Europa. Los beneficiarios del Fondo son víctimas de daños causados por vertidos de hidrocarburos que no han sido debidamente indemnizados por el régimen internacional de responsabilidad e indemnización, debido a la insuficiencia de los límites de compensación. Toda contribución recaudada y no utilizada a estos efectos será devuelta a las entidades receptoras.

9.2 Justificación de la medida

La ventaja que se deriva de la constitución a nivel comunitario de un fondo de indemnización de los daños causados por la contaminación de hidrocarburos es la quintuplicación de los fondos disponibles para indemnización frente a los actualmente existentes, así como una sólida garantía de que se dispondrá de la adecuada indemnización, y la distribución de los riesgos derivados de la contaminación entre todos los Estados miembros ribereños.

La ventaja que ofrece el partir de los procedimientos y prácticas ya utilizados por el régimen internacional de indemnización existente es la de evitar la constitución de una organización paralela que duplicaría el trabajo de los organismos internacionales.

Los efectos propagadores y multiplicadores que se esperan son el reconocimiento del marco normativo comunitario a nivel mundial, lo que serviría para fomentar a escala internacional un movimiento hacia el aumento de los niveles de indemnización del régimen internacional de responsabilidad e indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos de la Organización Marítima Internacional.

El principal factor de incertidumbre es el ritmo al que se producirán siniestros con derecho a indemnización del Fondo COPE (es decir, accidentes que causen daños en aguas europeas, y en los que el coste total de las demandas exceda el máximo de indemnización previsto por el sistema internacional, que es de 200 millones de euros). Estos siniestros no se producen frecuentemente, ya que sólo unos pocos han amenazado con superar los límites máximos en los 22 años de existencia del Fondo internacional. Por otro lado, en 1996 se duplicaron sobradamente los límites máximos al entrar en vigor los Protocolos de 1992 de los Convenios de Responsabilidad y del Fondo. Por otro lado, recientemente se han tomado medidas para aumentar la indemnización internacional en un 50%, pasando de 200 millones de euros a 300. De los siniestros provocados en el pasado por petroleros, sólo el del *Erika*, en diciembre de 1999, habría puesto en funcionamiento el Fondo COPE, caso de haber existido. Por otro lado, el tipo y cantidad de hidrocarburos vertidos por el *Erika* no eran excepcionales y puede concebirse perfectamente que se repita un accidente similar.

9.3 Seguimiento y evaluación del funcionamiento

El indicador de impacto fundamental del Fondo COPE es la frecuencia con que entre en funcionamiento y la eficacia con que responda a la necesidad de indemnización de las víctimas de un vertido de petróleo. Al evaluar la eficacia de los Estado miembros en la imposición de sanciones por negligencia grave por parte de cualquier persona implicada en el transporte marítimo de hidrocarburos, se tendrá presente la información suministrada por ellos.

La frecuencia con la que sea conveniente hacer evaluaciones dependerá de las actuaciones que lleve a cabo el Fondo COPE: sólo después de la liquidación de un accidente en el que haya actuado el Fondo COPE será necesaria una evaluación.

En cuanto a las sanciones para las personas involucradas en siniestros acaecidos en aguas europeas, serán necesarias evaluaciones más frecuentes. Podrían consistir en informes regulares de los Estados miembros sobre la aplicación del artículo 10 del Reglamento.

10. GASTOS ADMINISTRATIVOS (PARTE A DE LA SECCIÓN III DEL PRESUPUESTO GENERAL)

10.1 Incidencia en el personal

La incidencia de la propuesta sobre la Parte A del presupuesto es, en general, limitada. Cuando tenga lugar un siniestro que suponga la actuación del Fondo COPE, sin embargo, el hecho tendrá un gran influjo incluso en el personal de la Comisión, a causa de las diferentes tareas que están a su cargo (representación del Fondo, preparación de las reuniones del Comité del Fondo COPE, determinación de los hechos, coordinación con el Fondo internacional, etc.). Dado que estos momentos de gran actividad serán más bien escasos, el impacto global en el personal es, a pesar de todo, limitado.

Tipo de puesto		Personal encargado de la gestión de la medida		Fuente		Duración
		Puestos permanentes	Puestos temporales	Recursos existentes en la DG o departamento concernido	Recursos adicionales	
Funcionarios o personal temporal	A B C	0,5 - -	0,5 - -	1,0 - -	- - -	Indefinida - -
Otros recursos		-	-	-	-	-
Total		0,5	0,5	1,0	-	Indefinida

10.2 Incidencia financiera global de recursos humanos suplementarios

108 000 millones de euros anuales

10.3 Incremento de otros gastos de funcionamiento derivados de la medida

euros

Línea presupuestaria	Importe	Método de cálculo
A 7031 (comités obligatorios)	9.750€	El Comité de gestión instituido para los fines del Reglamento (Comité del Fondo COPE) se reunirá, previsiblemente, un día una vez al año para debatir temas específicos relacionados con la aplicación de sus disposiciones. El reembolso de los gastos de viaje de los expertos gubernamentales para asistir a estas reuniones pueden estimarse en unos 650 euros por cada uno de los 15 expertos.
Total	9.750€	

Los gastos consignados en la partida A 7 serán sufragados mediante créditos de la dotación global de la DG TREN.

FICHA DE IMPACTO DE LA PROPUESTA SOBRE LAS EMPRESAS, ESPECIALMENTE SOBRE LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME)

TÍTULO DE LA PROPUESTA

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la constitución de un Fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas y medidas complementarias

NÚMERO DE REFERENCIA DEL DOCUMENTO

COM(….)……final de

PROPUESTA

1. Teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad, ¿porqué es necesaria una legislación en este ámbito y cuáles con sus principales objetivos?

El Tratado ordena el establecimiento de una política común de transportes, y entre las medidas previstas en la misma está la seguridad y la protección medioambiental en el transporte marítimo. La adecuada compensación de las víctimas de vertidos de hidrocarburos y las sanciones financieras por negligencias graves en el transporte de hidrocarburos por mar constituye una parte integrante de dichas medidas.

Aunque existen convenios internacionales que regulan la responsabilidad y la indemnización en casos de contaminación de hidrocarburos, algunos siniestros recientes, y especialmente el hundimiento del *Erika* en 1999, han puesto de relieve la insuficiencia de estos mecanismos a la hora de proporcionar una adecuada indemnización de las víctimas.

El Reglamento prevé la constitución de un Fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas (Fondo COPE). Dado que el sistema internacional de indemnización de daños ya vigente funciona relativamente bien, la manera más práctica de aumentar los límites de indemnización es utilizar y complementar tal sistema, evitando así la duplicación del trabajo y el exceso de burocracia. El Fondo COPE se basa fundamentalmente, por lo tanto, en los procedimientos y evaluaciones efectuadas en el sistema internacional.

Un vertido de petróleo puede causar potencialmente un daño enorme. En los siniestros en los que se superan los límites de indemnización establecidos a nivel internacional, la víctimas no son, al menos con el régimen actualmente vigente, debidamente indemnizadas. Una actuación comunitaria en este ámbito aumentaría considerablemente las posibilidades de indemnización total de los daños sufridos por las víctimas merced a la creación de un Fondo al que aportarían su contribución todas las entidades receptoras de todos los Estados miembros concernidos. Las sumas disponibles para indemnizaciones aumentarían de los actuales 200 millones de euros a 1 000 millones. Además, los costes de los vertidos de petróleo se repartirían entre todos los Estados ribereños de la UE. Las mejoras netas de la medida propuesta son, por lo tanto, una quintuplicación de la cantidad destinada a indemnizaciones, en comparación con la situación actual, una garantía mucho mayor de que los daños serán debidamente compensados y una repartición del riesgo entre todos los Estados miembros con litoral. Otra ventaja es que

los fondos suplementarios pueden utilizarse para acelerar la indemnización de las víctimas de vertidos en el marco del Fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, incluso en vertidos que no llegan al límite máximo de indemnización previsto en dicho Fondo.

La creación de un fondo de indemnización para daños provocados por la contaminación de hidrocarburos supone la elección de una medida legislativa. Las partes que deberán normalmente contribuir al fondo, a saber, las entidades europeas receptoras de petróleo, difícilmente contribuirán con sumas importantes a no ser que se les obligue legalmente. Por otro lado, las aportaciones al fondo y las indemnizaciones del mismo no se aplicarían de una forma única y armonizada a no ser que sean idénticas para todos los Estados miembros y entidades interesadas. Por lo tanto, se necesitan una normas armonizadas que proporcionen una aplicación uniforme de las obligaciones. Es procedente, por lo tanto, la aplicación uniforme de estas disposiciones mediante la promulgación de un reglamento.

La propuesta de Reglamento incluye un artículo que impone sanciones financieras en caso de negligencia grave a cualquier persona implicada en el transporte marítimo de petróleo. Esta medida requiere, por su propia naturaleza, una reglamentación; y una disposición de ámbito comunitaria sería la mejor forma de lograr una aplicación armonizada de tales sanciones en toda la Comunidad.

SU IMPACTO SOBRE LAS EMPRESAS

2. Precísese qué empresas resultarán afectadas por la propuesta:

   – de qué sectores

   – de qué tamaño (cuál es la concentración de pequeñas y medianas empresas).

   – indíquese si existen zonas geográficas concretas de la Comunidad donde se encuentre este tipo de empresas.

Las empresas afectadas por la propuesta son las establecidas en la Comunidad, que reciban más de 150 000 toneladas de fuel-oil pesado o crudo por transporte marítimo. Partiendo de los procedimientos que ya existen a nivel internacional, las entidades receptoras deberán contribuir al Fondo COPE.

El carácter de las contribuciones al Fondo COPE hace que los efectos se concentren en los grandes importadores y comerciantes de petróleo, mientras que sólo afectará a las pequeñas y medianas empresas en la medida en la que superen el citado límite. De igual modo, sólo las empresas establecidas en Estados miembros que dispongan de puertos e instalaciones terminales se verán directamente afectadas.

El otro objetivo de la propuesta, la imposición de unas sanciones financieras de carácter comunitario por negligencia grave a cualquier persona implicada en el transporte marítimo de petróleo, puede afectar a un gran abanico de actores del mundo marítimo. Propietarios de buques, propietarios de carga, fletadores, sociedades de clasificación, gerentes, operadores, todos pueden verse obligados a satisfacer estas sanciones, pero sólo una vez lo haya decidido un tribunal de justicia.

3. ¿Que tendrán que hacer las empresas para conformarse a la propuesta?

La propuesta no tendrá incidencia alguna en las empresas a no ser que suceda un siniestro en aguas europeas, o a no ser que un tribunal de justicia concluya que una determinada empresa ha actuado con negligencia grave.

Si tuviera lugar un siniestro importante, las entidades receptoras tendrían que pagar una contribución al Fondo COPE. La cuantía de la contribución será fijada por la Comisión, con la asistencia del Comité del Fondo COPE; los importes correspondientes serían facturados directamente por el Fondo COPE a las entidades a partir de la información suministrada por los Estados miembros acerca de los hidrocarburos sujetos a contribución.

4. Efectos económicos probables de la propuesta :

- sobre el empleo
- sobre la inversión y la creación de empresas
- sobre la competitividad de las empresas.

Como las contribuciones al Fondo COPE se basan en las cantidades recibidas anualmente de fuel-oil pesado o de crudo, la cuantía de la contribución variará considerablemente entre Estados miembros y empresas individuales. Los receptores más importantes deberán hacer las mayores contribuciones, mientras que las empresas más pequeñas deberán pagar menos, según sea su parte en el total de hidrocarburos recibidos por el Estado miembro al que pertenezcan.

El peor de los casos que cabría concebir es un siniestro con resultado de contaminación en aguas europeas, que provocara daños por valor de 1 000 millones de euros o más. Si el accidente tuviera lugar antes de que se incrementaran los límites actuales del Fondo internacional de 200 a 300 millones de euros, la parte que correría a cargo del Fondo COPE sería de un máximo de 800 millones de euros.

El impacto económico de este accidente sobre las entidades receptoras podría resumirse de la siguiente manera. La cantidad máxima que exigiría el Fondo COPE (800 millones de euros) se repartiría entre los importadores de 623 millones de toneladas de hidrocarburos sujetos a contribución (véase cuadro). Esto supondría un costo adicional de 1,28 euros por tonelada de petróleo recibido (aproximadamente 0,18 euros por barril). Por lo que a los precios del petróleo se refiere, supondría un aumento temporal del 0,5% frente a lo niveles actuales (si se calculan a 35 euros por barril). Considerando el número de factores que entran en juego en la determinación de los precios del combustible, es poco probable que la medida tenga efecto alguno sobre los mismos.

Una vez dicho esto, la incidencia financiera sobre las entidades receptoras individualmente consideradas, puede ser más sustancial. No hay cifras sobre las cantidades recibidas por las distintas empresas. Sin embargo, las cifras generales sobre los hidrocarburos sujetos a contribución recibidos en los Estados miembros de la UE/EEE dan una indicación de la proporción de la contribución total que las empresas establecidas en ellos deberían hacer al Fondo COPE. Las cifras que se presentan a continuación reflejan la información más reciente sobre las aportaciones al Fondo internacional correspondientes a los suministros de hidrocarburos sujetos a contribución en 1999.

Estado miembro	**Toneladas de**	**% del total**

(incl. EEE)	**hidroc. sujetos a contribución**	
Italia	138 millones	22.15%
Países Bajos	101 millones	16.21%
Francia	95 millones	15.25%
Reino Unido	74 millones	11.88%
España	61 millones	9.79%
Alemania	37 millones	5.94%
Noruega	34 millones	5.46%
Suecia	20 millones	3.21%
Grecia	18 millones	2.89%
Portugal	17 millones	2.73%
Finlandia	11 millones	1.77%
Bélgica	7 millones	1.12%
Dinamarca	5 millones	0.80%
Irlanda	5 millones	0.80%
Islandia	0	0.00%
Total	623 millones	100%

La probabilidad de que suceda el caso presentado anteriormente, el peor de los imaginables, mencionado anteriormente, no es muy grande, si se atiende al coste de los vertidos acaecidos hasta la fecha. De los aproximadamente 100 casos de asuntos tratados por el Fondo internacional en sus 25 años de funcionamiento, sólo uno, el del *Erika*, ha sobrepasado de forma importante el límite máximo de compensación de 200 millones de euros, pero ni siquiera tales costes llegarán a los 400 millones de euros. Por otro lado, el Reglamento prevé la posibilidad de que el Fondo COPE, y sus contribuyentes, recuperen al menos una parte de las indemnizaciones aportadas.

El Fondo COPE no tendrá incidencia financiera sobre las entidades receptoras de hidrocarburos hasta que tenga efectivamente lugar un vertido en aguas europeas cuyos daños excedan los límites internacionales de indemnización. Dado lo poco probable de que se produzcan accidentes que necesiten recurrir al Fondo COPE, unido a las onerosas consecuencias que tendría un accidente de estas características, es posible que las entidades receptoras decidan repartir sus riesgos a través de un seguro. En ese caso, la propuesta podría tener una incidencia en el sector europeo de los seguros.

Aparte de los efectos descritos anteriormente, la propuesta no deberá tener efectos significativos sobre el empleo y la inversión, ya que la propuesta se basa en estructuras y procedimientos ya existentes en el marco del régimen internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos.

5. Señálese si la propuesta contiene medidas especialmente diseñadas para las pequeñas y medianas empresas (obligaciones menores o diferentes, etc.).

Puesto que, como se señalaba antes, las contribuciones al Fondo COPE dependen de las cantidades de hidrocarburos recibidas, el resultado automático será el de que la contribución de los receptores mayores será más elevada, y la de los pequeños tendrá una incidencia financiera más limitada. Las empresas que reciban menos de 150 000 toneladas anuales no tendrán que efectuar contribución alguna.

CONSULTAS

6. Cítense los organismos que han sido consultados sobre la propuesta y expóngase la opinión que han dado sobre ella.

- European Shippers' Council (ESC)
- Federation of European Private Port Operators (FEPORT)
- European Sea Ports Organisation (ESPO)
- European Community Shipowners' Association (ECSA)
- European Transport Workers' Federation (ETF)
- Comité européen des assurances (CEA)
- International Association of Classification Societies (IACS)
- International Group of Protection & Indemnity Clubs
- International Association of Independent Tanker Owners (Intertanko)
- Oil Companies International Marine Forum (OCIMF)
- International Chamber of Shipping (ICS)
- International Underwriters Association (IUA)
- International Union of Marine Insurers (IUMI)
- International Tanker Owners' Pollution Federation Limited (ITOPF)

Se han efectuado consultas en las empresas del sector y en las organizaciones profesionales acerca de los principales objetivos y principios de la propuesta. En general, y aunque comprenden la necesidad de tomar medidas para mejorar la indemnización de las víctimas de vertidos de hidrocarburos, albergan dudas en cuanto a la necesidad de una medida regional en este ámbito. La mayoría de estas organizaciones aprueban, sin embargo, que se parta del sistema internacional existente, en vez de instaurar un sistema totalmente nuevo, que supondría la denuncia de los Convenios de Responsabilidad y del Fondo por parte europea.

Los propietarios de buques, en particular (ICS, Intertanko & ECSA), los grupos de protección e indemnización y las empresas petrolíferas (OCIMF) preferirían sin duda alguna que el debate en torno a la mejora del régimen de responsabilidad e indemnización en casos de contaminación de hidrocarburos recayera en la OMI. Hacen referencia a los buenos antecedentes del régimen vigente y al equilibrio que mantiene entre los intereses de los propietarios de los buques y los de la carga y, a la luz de todo ello, dudan de la necesidad de adoptar medidas comunitarias en este ámbito.

El Consejo de transportistas europeos (European Shippers' Council) conviene con la Comisión en la existencia de deficiencias en el sistema internacional actual, pero considera que la creación de un Fondo de tercer nivel no es una respuesta a esta constatación. La European Transport Workers' Federation apoya la iniciativa de la Comisión.

En relación con la creación del Fondo COPE, más concretamente, parece haber un acuerdo en que esta es una de las pocas medidas que se pueden tomar a nivel europeo, manteniendo y utilizando al mismo tiempo el sistema internacional de responsabilidad e indemnización actualmente vigente.

OCIMF y ESC, sin embargo, se mostraron en desacuerdo con que se haga caer sobre las entidades receptoras de hidrocarburos todo el peso del Fondo de garantía, cuando, a su modo de ver, no son responsables de los accidentes.

2000/0327 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se instituye una Agencia Europea de Seguridad Marítima

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

La política de seguridad marítima y prevención de la contaminación de la UE está compuesta por un gran número de disposiciones que cubren los aspectos esenciales de los convenios internacionales de la OMI actualmente en vigor. Su objetivo principal es una aplicación eficaz y armonizada de las normas internacionales de seguridad en la Unión Europea. Abarca toda una serie de aspectos, desde las sociedades de clasificación a los controles efectuados por el Estado del puerto, pasando por los barcos de pasajeros, el equipamiento marítimo o las instalaciones portuarias de recepción. Merced al establecimiento de una política de seguridad marítima y prevención de la contaminación en la UE, una parte de las competencias nacionales de los Estados miembros en materia de seguridad marítima ha pasado a ser de ámbito comunitario.

Para ser eficaz, esta normativa debe ser aplicada de forma adecuada y uniforme en toda la Comunidad. Sólo merced a una ejecución rigurosa de las normas vigentes será posible aumentar la seguridad en el mar y prevenir la contaminación de las aguas comunitarias, y sólo una aplicación armonizada podrá garantizar unas condiciones iguales para todos, reduciendo el falseamiento competitivo que pudiera derivarse de la ventaja económica que supone operar con buques que no cumplen las prescripciones, y recompensando al mismo tiempo a los operadores marítimos cumplidores.

En la Comunidad la tarea de garantizar una ejecución adecuada y convergente de la legislación vigente es más difícil debido a que, contrariamente a algunos países, como los Estados Unidos, que disponen de una única estructura y, consecuentemente, de una gran facilidad para imponer procedimientos uniformes y comprobar su cumplimiento, la Unión Europea debe tener en cuenta la diversidad de tradiciones administrativas de sus Estados miembros. Las estructuras administrativas con competencias en el ámbito de la seguridad marítima varían considerablemente de un Estado miembro a otro: algunas son civiles, otras militares, y se ocupan de tareas muy diferentes, desde la inspección de los buques en calidad de Estado del puerto o Estado del pabellón hasta la protección de la pesca, las aduanas, la lucha contra el tráfico de drogas o el control de la inmigración.

Por todas estas razones, la Comisión está considerando las diferentes posibilidades que existen para mejorar el sistema actualmente vigente. En su Comunicación de 21 de marzo de 2000 sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo[24], la Comisión abordó ya el problema y sugirió la posibilidad de crear una Agencia Europea de Seguridad Marítima. La Comisión opinó que sería poco realista, o al menos prematuro, prever la instauración de una estructura operativa europea integrada, un cuerpo de guardacostas europeo, cuya acción sustituyera a la de las administraciones marítimas nacionales. La Agencia se encargaría más bien de apoyar la acción de los Estados miembros y de la Comisión en la ejecución y el control de la legislación comunitaria, así como en la evaluación de la eficacia de las medidas aplicadas. No estaría habilitada para tomar decisiones, ya que correspondería a los

---

[24] COM(2000) 142 final de 21.3.2000

Estados miembros y sobre todo a la Comisión, en su misión ejecutiva o de *guardiana* de la legislación comunitaria, llevar a cabo la labor de seguimiento a que hubiera lugar.

La Comisión reiteró este punto de vista en el informe para el Consejo Europea de Biarritz sobre la estrategia comunitaria en materia de seguridad marítima[25]. En este documento se afirma que, con el fin de ayudar a garantizar el seguimiento y la comprobación de la aplicación eficaz y armoniosa de las normas vigentes en la Unión Europea, la Comisión estudia la posibilidad de crear una estructura específica que podría adoptar la forma de Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Merced al presente Reglamento, la Comisión propone la instauración de una Agencia Europea de Seguridad Marítima. El texto de la propuesta es el resultado de un largo periodo de análisis y consulta en el que la Comisión ha tenido la oportunidad de ir despejando dudas sobre qué papel podría desempeñar la Agencia. Paralelamente al objetivo inicial de garantizar la correcta aplicación de la legislación vigente, la Comisión considera que la Agencia debería actuar de forma destacada en la organización de actividades de formación en aspectos relativos al Estado del puerto y al Estado del pabellón: una armonización de la formación de las instancias encargadas del control en los Estados miembros contribuiría notablemente a la consecución de un sistema uniforme se seguridad marítima en la UE.

La Comisión piensa, por otro lado, que la Agencia puede asistir a los servicios de la Comisión en el cumplimiento de un gran numero de tareas bastante gravosas de carácter técnico que le encomienda la legislación vigente. Esto le permitiría centrarse más bien en las orientaciones de actuación. Otro ámbito de acción de la Agencia es, finalmente, el de la recopilación y análisis de datos estadísticos en materia de seguridad, en materia de contaminación accidental o intencionada, el de la explotación sistemática de las bases de datos disponibles, y el de la creación, si procediera, de otras bases de datos suplementarias. Los datos suministrados por la Agencia permitirían a la Comisión y a los Estados miembros tomar las medidas necesarias para aumentar la seguridad en el mar y evaluar su eficacia.

Cabe esperar que la Agencia se convierta en un sólido elemento de colaboración con los Estados miembros, y también entre ellos, en temas de interés general, que saque el máximo partido posible de la capacidad científica de la Unión y que fomente la capacidad de reacción y la celeridad en la toma de decisiones. La estructura de la Agencia propuesta respeta las prerrogativas de las instituciones comunitarias que en las que recae el poder legislativo, y no supondrá interferencia alguna en este sentido. También se respetarán las facultades de la Comisión en el terreno de la ejecución presupuestaria y en el del derecho de iniciativa. Como complemento a la labor ya realizada para propugnar y defender la creación de la EMSA, la Comisión emprenderá, de forma paralela a los debates en las instituciones en torno a la propuesta, nuevos análisis de costes/beneficios.

---

25 COM(2000) 603 final de 27.9.2000

2. LA EMSA COMUNITARIA

2.1. Objetivo

El objetivo del Reglamento es el establecimiento de una Agencia Europea de Seguridad Marítima destinada a garantizar un nivel elevado, uniforme y efectivo de seguridad en este campo y en el de la prevención de la contaminación. Para el logro de este objetivo es necesaria la creación de una agencia especializada: los sectores marítimos de la UE necesitan un organismo eficaz capaz de proporcionar a los Estados miembros y la Comisión todo el respaldo técnico y científico necesario, así como un alto nivel de especialización, con el fin de aplicar correctamente la legislación comunitaria de seguridad marítima, controlar su ejecución y evaluar la eficacia de las medidas vigentes. La normativa en vigor tiene un contenido fundamentalmente técnico. Su ejecución y seguimiento práctico debería correr a cargo de un personal altamente cualificado en el ámbito de la seguridad marítima, que posea a la vez unos amplios conocimientos técnicos y un perfecto dominio de la normativa europea e internacional sobre seguridad marítima y prevención de la contaminación.

2.2. La Agencia

2.2.1. Tareas

La Agencia pasará a formar parte del sistema comunitario. Se convertirá en el organismo técnico que proporcione a la Comunidad los medios necesarios para actuar de forma efectiva para mejorar las normas de seguridad marítima y las de prevención de la contaminación. La Agencia asistirá a la Comisión en el proceso continuado de actualización de la legislación comunitaria del ámbito de la seguridad marítima y le ofrecerá el respaldo necesario para garantizar la ejecución convergente y efectiva de dicha legislación en toda la Comunidad. En concreto, la Agencia actuará en pro de un refuerzo del sistema global de control del Estado del puerto y llevará a cabo un seguimiento de las sociedades de clasificación reconocidas a nivel comunitario. En el apartado "Comentarios sobre los artículos", más adelante, se hace una exposición más detallada de los cometidos de la Agencia.

2.2.2. Funcionamiento

a) Órganos rectores

Para un buen funcionamiento de la Agencia, su Director ejecutivo deberá disponer de un amplio margen de flexibilidad y autonomía respecto a la organización y funcionamiento interno de la Agencia. Se encomienda por lo tanto al Director ejecutivo que tome todas las medidas necesarias para llevar a buen término la ejecución del programa de trabajo de la Agencia y, en particular, que adopte las decisiones necesarias para la realización de las inspecciones de las sociedades de clasificación y de las visitas a los Estados miembros. El Director ejecutivo será también responsable de la preparación y ejecución del presupuesto y del programa de trabajo de la Agencia, así como de todas las cuestiones relativas al personal.

Para conferir legitimidad al Director ejecutivo, éste será nombrado, con preferencia, por el Consejo de Administración, previa propuesta de la Comisión.

Correrá a cargo de todos los aspectos administrativos un Consejo de Administración compuesto por representantes nombrados por la Comisión, el Consejo y el Parlamento Europeo, así como por representantes del sector. Éste órgano se encargará de adoptar el programa de trabajo de la Agencia, previa aprobación de la Comisión, así como el presupuesto a comienzos del ejercicio financiero, adaptándolo a las contribuciones que se hubieran recibido o a las remuneraciones que se hubieran cobrado. El Consejo de Administración establecerá también los procedimientos con arreglo a los cuales tome sus decisiones el Director ejecutivo y ostentará facultades disciplinarias sobre todos los directivos de la Agencia. Las decisiones adoptadas por el director ejecutivo y por el Consejo de Administración, aparte de las relativas a las cuestiones de personal, podrán ser recurridas por la Comisión.

b) Personal

Para el desempeño de las tareas anteriormente expuestas, la Agencia deberá contar con un personal suficiente y cualificado. Dicho personal asistirá a la Comisión en las tareas encaminadas a actualizar la legislación en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación y aplicarla de manera efectiva y uniforme. También participará personal cualificado en la organización de actividades de formación destinadas a los Estados miembros y a los Estados candidatos a la adhesión. Se estima que la plantilla de la Agencia ascenderá a unas 55 personas.

El personal de la Agencia estará regulado por el Estatuto aplicable a los funcionarios de las Comunidades Europeas y el régimen aplicable a otros agentes. Se pretende que sólo un pequeño número de ellos sean trasladados, con carácter temporal, de las instituciones comunitarias. Los demás serán contratados sobre la base de su experiencia y sus méritos. Sin perjuicio de la necesidad de constituir un personal estable cualificado y en número suficiente, sus componentes serán empleados a través de contratos temporales y renovables con el fin de lograr la renovación continuada de una plantilla siempre al corriente de la evolución tecnológica más reciente.

c) Presupuesto

La Agencia necesitará de una dotación presupuestaria suficiente para contratar el personal anteriormente mencionado, llevar a buen término sus tareas y garantizar un funcionamiento correcto y eficaz. Para el primer año puede estimarse que el presupuesto ascendería a unos 2 625 000 euros, cifra que aumentaría a unos 7 600 000 cuando la Agencia esté en pleno funcionamiento.

El presupuesto de la Agencia será financiado en lo fundamental por la Comunidad. La Agencia podrá disponer de los ingresos que le proporcionen sus publicaciones o las actividades de formación, pero la cuantía de éstos será escasa en comparación con el presupuesto total.

La Agencia deberá instaurar una serie de normas y controles. El Consejo de Administración estará habilitado para adoptar las medidas que estime necesarias, pero en última instancia la Agencia estará sujeta a la supervisión del Tribunal de Cuentas.

d) Lenguas

El régimen lingüístico utilizado por la Agencia deberá permitirle trabajar de una forma eficaz y ágil. El Consejo de Administración de la Agencia deberá decidir sobre el régimen de lenguas de la Agencia.

e) Sede

La Agencia tendrá su sede en un emplazamiento adecuado que le permita desarrollar las relaciones de trabajo con las instituciones comunitarias competentes de la mejor manera posible. Teniendo en cuenta estos requisitos, y después de evaluar las solicitudes que se reciban, la Comisión propondrá a las autoridades competentes una o varias sedes. Sobre la base de esta propuesta dichas autoridades determinarán el emplazamiento en el plazo máximo de seis meses a partir de la adopción del presente Reglamento.

f) Transparencia

La Agencia adoptará sus propias normas en materia de transparencia y acceso a documentos, de conformidad con las decisiones adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo en el contexto del artículo 255 del Tratado CE.

3. ELECCIÓN DEL FUNDAMENTO JURÍDICO

Por motivos de coherencia con el objetivo de la propuesta y con toda la legislación promulgada hasta la fecha en el ámbito marítimo, especialmente tratándose de seguridad y protección medioambiental, el presente Reglamento se fundamenta en el apartado 2 del artículo 80.

4. JUSTIFICACIÓN DE LA MEDIDA PROPUESTA

¿Cuáles son los objetivos de la medida prevista en relación con las obligaciones que incumben a la Comunidad, y cual es la dimensión comunitaria del problema (por ejemplo, cuántos son los Estados miembros concernidos y qué solución se ha venido aplicando hasta ahora)?

El Tratado dispone el establecimiento de una política común de transportes. Entre las medidas previstas para ejecutar esta política están las destinadas a aumentar la seguridad del transporte marítimo, de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 80.

A tal efecto el principal objetivo de la propuesta es el establecimiento de una Agencia Europea de Seguridad Marítima. En la actualidad está ya vigente en la Comunidad un gran número de medidas legislativas en materia de seguridad marítima. Para garantizar la eficacia de esta legislación y promover la seguridad y la prevención de la contaminación en el mar es necesario que esta legislación se aplique de forma uniforme. La Agencia deberá contribuir a lograr este objetivo.

Todos los Estados miembros, tanto los costeros como los que no lo son, están concernidos por las normas de promoción de la seguridad marítima y prevención de la contaminación. Unas normas más exigentes supondrían no sólo unos mares y costas más limpios, sino una navegación más segura y un menor riesgo de pérdida de buques, carga y vidas humanas.

Hasta el momento todos los Estados miembros han actuado de forma independiente al aplicar la legislación comunitaria de este ámbito; el papel de la Comisión era supervisar que tal legislación se incorporara a los ordenamientos nacionales. La dimensión comunitaria del problema exige, desde un punto de vista práctico, un planteamiento más uniformizador.

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

La Agencia tratará de temas de competencia comunitaria, ya que su función es asistir en la aplicación de la legislación comunitaria.

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

Teniendo en cuenta las características de la política de seguridad marítima comunitaria y la necesidad de asegurar su aplicación uniforme, la actuación a escala comunitaria es la única forma posible de garantizar un nivel único de seguridad y de prevención de la contaminación en toda la Unión.

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

La Agencia contribuirá notablemente a la correcta aplicación de la legislación comunitaria en toda la Unión, a desarrollar y divulgar las "mejores prácticas" entre los Estados miembros y, en general, a impulsar el sistema de seguridad marítima y de prevención de la contaminación. Esto a su vez reducirá tanto el riesgo de accidentes marítimos, como la contaminación marina y la pérdida de vidas humanas en el mar.

Por otro lado, una aplicación uniforme de la legislación vigente permitirá establecer unas condiciones iguales para todos, reduciendo el falseamiento competitivo que pudiera derivarse de la ventaja económica que supone operar con buques que no cumplen las prescripciones, y recompensando al mismo tiempo los operadores marítimos cumplidores.

Es muy difícil cuantificar el coste del inmovilismo. Para cuantificarlo habría, en primer lugar, que responder a la pregunta de cuántos accidentes evitará la Agencia. Puede afirmarse que si la Agencia consigue evitar aunque sólo sea un accidente importante, (como podría ser el hundimiento del ERIKA, que causó daños por valor de 400 millones de euros), habrá merecido sobradamente la pena.

¿Con qué modalidades de actuación cuenta la Comunidad (recomendación, apoyo financiero, reglamentación, reconocimiento mutuo)?

El reglamento sería la única forma de lograr el objetivo de la medida. Ningún otro instrumento legislativo de carácter menos vinculante permitiría alcanzar el mismo nivel de uniformidad y eficacia en la aplicación de la normativa comunitarias de seguridad marítima y prevención de la contaminación. El reglamento es la fórmula legislativa normalmente utilizada en la Comunidad para establecer sus agencias.

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

Como se indica anteriormente, la elección del tipo de norma viene dado por el propio objetivo de la medida..

5. OBSERVACIONES SOBRE LOS ARTÍCULOS

Capítulo I – Objetivos y tareas

Artículo 1

Este artículo precisa que la instauración de una Agencia Europea de Seguridad Marítima tiene su razón de ser en la necesidad de garantizar un nivel alto, uniforme y efectivo de seguridad en este campo y en el de la prevención de la contaminación en la Comunidad. Por otro lado, el artículo afirma que la Agencia deber constituir un respaldo para los Estados miembros y la Comisión desde el punto de vista técnico y científico con el fin de aplicar correctamente la legislación comunitaria del ámbito de la seguridad marítima, supervisar su ejecución y evaluar las medidas vigentes.

Artículo 2

1. Este es el artículo fundamental en el que se determinan las tareas que debe llevar a cabo la Agencia con el fin de lograr los objetivos fijados en el artículo anterior.

a) Tales cometidos consistirán en seguir de cerca la evolución de la legislación internacional de seguridad marítima y analizar en profundidad los proyectos de investigación realizados en los ámbitos de la seguridad marítima y la protección del entorno marino. Sobre la base de estas dos actividades, o de su propia experiencia, la Agencia advertirá a la Comisión de las posibles modificaciones que se pueden aportar a la legislación comunitaria, habida cuenta de la necesidad de que ésta mantenga su alto nivel de eficacia.

b) Al objeto de supervisar el funcionamiento general del régimen de controles del Estado del puerto, la Agencia efectuará visitas a los Estados miembros con el fin de examinar cómo cumplen sus obligaciones en este sentido. Las visitas serán de gran utilidad para desarrollar un código de buenas prácticas en este ámbito, que deberá ser divulgado en toda la Comunidad. La experiencia de estas visitas a los Estados miembros y, en general, del sistema de seguimiento del régimen de controles del Estado del puerto, permitirán a la Agencia proponer a la Comisión posibles mejoras del régimen. La Agencia pondrá asimismo su experiencia al servicio de la Comisión y participará en los trabajos de los órganos técnicos del Memorando de Acuerdo de París sobre el Control del Estado del Puerto.

Garantizar un funcionamiento óptimo de las sociedades de clasificación reconocidas en la Comunidad significa llevar a cabo dos tareas: inspeccionar dichas organizaciones, con el fin de analizar el cumplimiento de lo dispuesto en la Directiva 94/57/CE del Consejo, y efectuar un seguimiento continuado de la eficacia de sus actividades en los ámbitos de la seguridad y la prevención de la contaminación. En ambos casos, la Agencia dará su apoyo a la Comisión y los Estados miembros.

La Agencia asistirá a la Comisión y los Estados miembros en la aplicación efectiva toda la restante legislación comunitaria en materia de seguridad marítima,

especialmente en los ámbitos de los barcos de pasajeros y de los equipos marinos, e incluida la normativa comunitaria aplicable a las tripulaciones.

c) La disponibilidad de información objetiva, fiable y comparable en materia de seguridad marítima y contaminación es el elemento clave que permitiría a la Comisión y los Estados miembros mejorar las disposiciones vigentes o evaluar su eficacia. Existen ya bases de datos en este campo, otras tendrán que ser creadas. La Agencia organizará un programa de trabajo coherente que abordará, entre otras cosas, el enriquecimiento recíproco de las bases de datos existentes con el fin de proporcionar a la Comunidad la información necesaria y evitar al mismo tiempo toda duplicación de actividades. A partir de la información recogida, la Agencia asistirá a la Comisión en la publicación semestral de los buques a los que se hubiera denegado el acceso a puertos comunitarios en aplicación de lo dispuesto en la Directiva sobre el control del Estado del puerto. Sobre esta misma base, la Agencia asistirá también a la Comisión y los Estados miembros en sus actividades encaminadas a identificar y perseguir buques responsables de vertidos ilícitos.

d) La Agencia asistirá a la Comisión y a los Estados miembros en el ámbito de la vigilancia de la navegación y el tráfico marítimo. A tal efecto, facilitará la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión, como se propugna en la legislación comunitaria relativa al sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo.

e) El 26 de junio de 2000 el Consejo de Ministros de Transporte pidió a la Comisión que estudiara la posibilidad de crear, cuando fuera conveniente, una base de datos europea sobre accidentes y siniestros en el mar, que constituiría un valioso instrumento de prevención de futuros accidentes y de desarrollo de nuevas iniciativas basadas en evaluaciones formales en materia de seguridad. Esta es una tarea encomendada a la Agencia, del mismo modo que la concepción de una metodología común para investigar los accidentes marítimos acaecidos en la Comunidad. Sobre la base de la experiencia acumulada, la Agencia asistirá a los Estados miembros en las actividades relativas a la investigación de accidentes graves sufridos en aguas de la UE. Otra importante actividad de la Agencia en este ámbito será la de analizar informes existentes acerca de tales accidentes con el fin de determinar cómo se podrían evitar en el futuro y de divulgar los resultados de tales análisis.

f) La Agencia desempeñará un papel activo en la aplicación efectiva y convergente de la legislación comunitaria de seguridad marítima en toda la Unión. Organizará actividades de formación sobre temas relacionados con el Estado del puerto y el Estado del pabellón, ya que se considera que la formación es un elemento fundamental para avanzar hacia un sistema comunitario armonizado.

g) La Agencia prestará su asistencia técnica a los Estados candidatos a la adhesión para lo relativo a la aplicación de la legislación comunitaria en el ámbito de la seguridad marítima. En este sentido, la Agencia expondrá los sistemas vigentes en la Comunidad para la ejecución de la legislación de seguridad marítima y para la divulgación de su código de buenas prácticas. No tendrá, sin embargo, que llevar a cabo actividades prácticas en los Estados que soliciten la adhesión, tales como facilitar personal encargado de reestructurar las administraciones marítimas existentes en estos países, sino sólo facilitar una aportación teórica. Finalmente, la Agencia organizará las oportunas actividades de formación en beneficio de estos Estados.

2. Con el fin de asegurar que los conocimientos técnicos y científicos de la Agencia se pongan a disposición de la Comunidad allá donde se necesiten, o cuando se trate de actividades no previstas expresamente en su programa de trabajo, la Comisión podrá encomendar a la Agencia la realización de tareas específicas. No podrán encomendarse tareas a la Agencia a instancias de un Estado miembro.

Artículo 3

Con el fin de lograr los objetivos del Reglamento y el cumplimiento de sus cometidos de la mejor forma posible, la Agencia efectuará visitas a los Estados miembros. Estas visitas se centrarán en la observancia de las obligaciones en materia de control del Estado del puerto en los Estados miembros, así como en otros aspectos ligados a la aplicación de la normativa comunitaria de seguridad marítima y prevención de la contaminación. Estas visitas permitirán a la Agencia comprobar el funcionamiento de las administraciones de los Estados miembros y a determinar posibles deficiencias en el sistema comunitario o en la aplicación del código de buenas prácticas por parte de los Estados miembros. Sobre la base de la experiencia acumulada, la Agencia podrá proponer posibles mejoras en el sistema global y, en una segunda etapa, divulgar el citado código. La Comisión analizará los informes realizados por la Agencia después de cada visita con el fin de determinar si son necesarias medidas de seguimiento.

Artículo 4

Como una de las tareas encomendadas a la Agencia es la creación y explotación de bases de datos, y como algunos de tales datos podrían tener carácter personal, es importante precisar que la información recogida en el marco de la aplicación del presente Reglamento por parte de la Comisión y de la Agencia deberá ajustarse a la Directiva 95/46/CE del Parlamento y del Consejo relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos[26].

Capítulo II: Estructura interna y funcionamiento

Artículo 5

Este artículo especifica que la Agencia es un órgano independiente de la Comunidad. Las autoridades competentes tendrán que decidir acerca de su sede en el plazo máximo de seis meses a partir de la adopción del Reglamento sobre la base de una propuesta de la Comisión. Por otra parte, se dispone que la Agencia podrá, si la Comisión lo ordena expresamente, decidir el establecimiento de centros regionales en algunos Estados miembros con el fin llevar a cabo tareas relacionadas con la vigilancia de la navegación y el tráfico marítimo, y especialmente con el fin de lograr las mejores condiciones de tráfico en zonas sensibles, como prevé la legislación comunitaria relativa al sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo.

Artículo 6

[26] DO L 281, 23.11.1995.

El Estatuto aplicable a las instituciones comunitarias lo será también al personal de la Agencia. Se dispone que únicamente un pequeño número de sus componentes serán trasladados, con carácter temporal, de las instituciones comunitarias. El resto de la plantilla será contratado, de forma temporal, sobre la base de su experiencia y méritos en las administraciones nacionales o en los sectores implicados.

Artículo 7

Esta disposición establece que, al igual que las Comunidades Europeas, la Agencia podrá acogerse a los privilegios e inmunidades que figuran en el Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de las Comunidades Europeas.

Artículo 8

El régimen de responsabilidad contractual y extracontractual de la Agencia corresponderá al aplicable a la Comunidad en virtud del artículo 288 del Tratado.

Artículo 9

Se encomienda al Consejo de Administración de la Agencia tomar una decisión respecto al régimen lingüístico de la misma. Éste deberá permitirle un funcionamiento ágil y eficaz.

Artículo 10

Este artículo determina las competencias del Consejo de Administración, uno de los órganos de dirección de la Agencia. Tiene funciones de supervisión en la designación del Director ejecutivo, en la adopción del informe anual, el programa de trabajo (previa aprobación de la Comisión) y en la adopción de decisiones presupuestarias. Además, garantizará el funcionamiento de la Agencia en condiciones de transparencia y neutralidad y determinará a tal efecto los procedimientos de toma de decisiones del Director ejecutivo.

Artículo 11

En este artículo se dispone que el Consejo de Administración estará compuesto de cuatro representantes de la Comisión, cuatro representantes del Consejo, cuatro nombrados por el Parlamento Europeo y cuatro representantes del sector, nombrados por la Comisión.

Artículo 12

Este artículo dispone que el Consejo de Administración elegirá entre sus miembros al Presidente y al Vicepresidente.

Artículo 13

Este artículo determina las reuniones ordinarias y extraordinarias del Consejo de Administración, a las que deberá asistir el Director ejecutivo y podrán asistir observadores exteriores. El Director ejecutivo no tendrá derecho de voto.

Artículo 14

Las decisiones adoptadas por el Consejo de Administración requerirán una mayoría de dos tercios; cada miembro dispondrá de un voto.

Artículo 15

Esta disposición determina las funciones y atribuciones del Director ejecutivo quien, en el ejercicio de sus funciones, no aceptará instrucciones de ningún Gobierno ni de ningún otro organismo. Sin embargo, deberá seguir las instrucciones o las solicitudes de asistencia de la Commisión en relación con las tareas consignadas en el artículo 2. El Director ejecutivo se ocupará también de la gestión de la Agencia, siendo responsable por lo tanto de la elaboración y ejecución del presupuesto y del programa de trabajo, así como de todas las cuestiones relacionadas con el personal.

Artículo 16

El Director ejecutivo, junto a uno o más jefes de unidad, será designado por el Consejo de Administración, que ejercerá sobre ellos la autoridad disciplinaria. La designación del Director ejecutivo se efectuará por un periodo limitado y renovable.

Artículo 17

Cualquier Estado miembro o persona física o jurídica tendrá la posibilidad de recurrir en contra de todo acto realizado por la Agencia que le afecte de una forma directa e individual. Por lo tanto todo acto realizado por el director ejecutivo o por el Consejo de Administración podrá ser sometido a la Comisión para examinar su legalidad.

Artículo 18

Este artículo establece que la Agencia estará abierta a la participación de países europeos que hayan celebrado acuerdos con la Comunidad Europea en virtud de los cuales hayan adoptado y estén aplicando el Derecho comunitario del ámbito cubierto por el Reglamento.

Capítulo III - Disposiciones financieras

Artículo 19

El presupuesto de la Agencia será financiado principalmente por una subvención de la Comunidad. Podrá cobrarse una remuneración por los servicios que se presten (publicaciones, formación u otros conceptos).

La Agencia necesitará una dotación presupuestaria suficiente para contratar el personal anteriormente mencionado, llevar a buen término sus tareas y garantizar un funcionamiento correcto y eficaz.

El Director ejecutivo realizará un anteproyecto de presupuesto que deberá ser adoptado por el Consejo de Administración y remitido a la Comisión, que a su vez deberá darle curso con arreglo a los procedimientos presupuestarios normales. Se aplicará el artículo 279 del Tratado CE.

Artículo 20

Este artículo dispone que el Director ejecutivo será responsable de la ejecución del presupuesto. El control financiero correrá a cargo del interventor general de la Comisión. El Tribunal de Cuentas examinará las cuentas de la Agencia y publicará un informe anual. El descargo de la ejecución del presupuesto de la Agencia correrá a cargo del Consejo de Administración, que lo dará al Director ejecutivo por recomendación del Parlamento Europeo.

Artículo 21

Este artículo establece que, en el plazo de cinco años a partir de la fecha en que la Agencia asuma sus responsabilidades, ésta llevará a cabo, en colaboración con la Comisión, una evaluación independiente de la aplicación del presente Reglamento. Según los resultados que arroje dicha evaluación, el Consejo de administración presentará a la Comisión recomendaciones en torno a posibles modificaciones del Reglamento, de la Agencia o de las prácticas de trabajo de ésta.

Artículo 22

Este artículo especifica que, con el fin de orientar a la Agencia en la elaboración y ejecución del presupuesto, el Consejo de Administración adoptará un reglamento financiero, previo acuerdo de la Comisión y dictamen del Tribunal de Cuentas.

Capítulo IV - Disposiciones finales

Artículo 23

Este artículo establece que, aunque el Reglamento entra en vigor según se dispone en el artículo 24, la Agencia sólo entrará en funcionamiento 12 meses después. Esto deja suficiente tiempo para su establecimiento.

Artículo 24

Este artículo determina la fecha de entrada en vigor del Reglamento.

6. CONSIDERACIONES FINALES

Se adjunta una ficha financiera a la presente propuesta. No se adjunta ficha de impacto ya que la propuesta no tiene incidencia alguna sobre las empresas.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se instituye una Agencia Europea de Seguridad Marítima

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión[27],

Visto el dictamen del Comité Económico y Social[28],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[29],

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado[30],

Considerando lo siguiente:

(1) En la Comunidad se ha adoptado un gran número de disposiciones destinadas a aumentar la seguridad e impedir la contaminación en el transporte marítimo. Para ser eficaz, esta normativa debe ser aplicada de forma adecuada y uniforme en toda la Comunidad. Esto garantizaría unas condiciones iguales para todos, reduciendo el falseamiento competitivo que pudiera derivarse de la ventaja económica que supone operar con buques que no cumplen las prescripciones, y recompensando al mismo tiempo a los operadores marítimos cumplidores.

(2) Algunas tareas realizadas en la actualidad a nivel comunitario o nacional podrían ser ejecutadas por un organismo especializado. Para aplicar correctamente la legislación comunitaria de los ámbitos de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación, así como para llevar un seguimiento de su aplicación y evaluar la eficacia de las medidas vigentes, es necesario contar con un respaldo técnico y científico y alcanzar un alto nivel de especialización y de estabilidad; se impone, por lo tanto, establecer, dentro de la estructura institucional de la Comunidad, una Agencia Europea de Seguridad Marítima.

(3) En general, la Agencia se convertirá en el órgano técnico que proporcione a la Comunidad los medios necesarios para actuar de forma efectiva en la mejora de las

---

27 DO C […] de […], p. […].

28 DO C […] de […], p. […].

29 DO C […] de […], p. […].

9 DO C […], […], p. […].

30 DO C […] de […], p. […].

normas de seguridad marítima y prevención de la contaminación. La Agencia asistirá a la Comisión en el proceso continuado de actualización de la legislación comunitaria del ámbito de la seguridad marítima y le ofrecerá el respaldo necesario para garantizar la aplicación convergente y efectiva de dicha legislación en toda la Comunidad. En concreto, la Agencia actuará en pro de un refuerzo del sistema global de control del Estado del puerto y llevará a cabo un seguimiento de las sociedades de clasificación reconocidas a nivel comunitario.

(4) Para lograr plenamente los fines para los que se establece la Agencia, ésta tendría que llevar a cabo una serie de importantes tareas destinadas a aumentar la seguridad marítima y prevenir la contaminación en la Comunidad. La Agencia deberá organizar actividades de formación en aspectos relativos al Estado del puerto y al Estado del pabellón. Proporcionará a la Comisión y los Estados miembros una información objetiva, fiable y comparable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación de manera que éstos puedan tomar las medidas pertinentes para mejorar las disposiciones vigentes y evaluar su eficacia. Facilitará la cooperación entre los Estados miembros y la Comisión, como se propugna en la legislación comunitaria relativa al sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo. Prestará su respaldo a la Comisión y los Estados miembros en las actividades relativas a la investigación de accidentes graves acaecidos en aguas comunitarias. Pondrá sus conocimientos sobre seguridad marítima de la Comunidad a disposición de los Estados candidatos a la adhesión y estará abierta a la participación de éstos.

(5) La Agencia favorecerá el establecimiento de una mayor cooperación entre los Estados miembros y determinará y divulgará códigos de buenas prácticas en la Comunidad. Esto contribuirá a su vez a la mejora del sistema de seguridad marítima en la Comunidad, así como a disminuir el riesgo de accidentes marítimos, contaminación y pérdida de vidas humanas en el mar.

(6) Con el fin de desarrollar correctamente las tareas encomendadas a la Agencia, es conveniente que sus funcionarios lleven a cabo visitas a los Estados miembros con el fin de observar el funcionamiento del sistema comunitario de seguridad marítima y prevención de la contaminación.

(7) Por lo que se refiere a la responsabilidad contractual de la Agencia, regulada por la normativa aplicable al contrato celebrado por la Agencia, el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas será competente para juzgar respecto a cualquier cláusula de arbitraje que figure en el contrato. El Tribunal de Justicia será también competente en los litigios que pudieran surgir respecto a la compensación de daños derivados de la responsabilidad extracontractual de la Agencia.

(8) Con el fin de controlar de forma efectiva las funciones de la Agencia, los Estados miembros, la Comisión y el Parlamento Europeo estarán representados en un Consejo de Administración habilitado con las competencia necesarias para elaborar el presupuesto, comprobar su ejecución, adoptar las normas financieras pertinentes, establecer procedimientos de trabajo transparentes para la toma de decisiones de la Agencia, aprobar su programa de trabajo y designar al Director ejecutivo.

(9) Para un buen funcionamiento de la Agencia, su Director ejecutivo deberá disponer de un amplio margen de flexibilidad y autonomía respecto a la organización y funcionamiento interno de la Agencia. Se encomienda, por lo tanto, al Director

ejecutivo, la adopción de todas las medidas necesarias para llevar a buen término la ejecución del programa de trabajo de la Agencia, la elaboración cada año de un proyecto de informe general que deberá ser presentado al Consejo de Administración, la realización de una estimación de los ingresos y los gastos de la Agencia y la ejecución del presupuesto.

(10) Con el fin de garantizar la total autonomía e independencia de la Agencia, se considera que es necesario que disponga de un presupuesto autónomo cuyos ingresos procedan fundamentalmente de una contribución de la Comunidad.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

CAPÍTULO I : OBJETIVOS Y TAREAS

Artículo 1
Objetivos

1. El presente Reglamento establece una Agencia europea de seguridad marítima (denominada en lo sucesivo "la Agencia"), con el fin de garantizar un nivel elevado, uniforme y efectivo de seguridad marítima y de prevención de la contaminación en la Comunidad.

2. La Agencia proporcionará a los Estados miembros y a la Comisión el respaldo técnico y científico necesario, así como un alto nivel de especialización, para asistirles en la aplicación correcta de la legislación comunitaria del ámbito de la seguridad marítima, en la supervisión de su ejecución y en la evaluación de las medidas vigentes.

Artículo 2
Tareas

1. Con el fin de lograr los objetivos fijados en el artículo 1, la Agencia deberá efectuar las siguientes tareas:

a) Asistir a la Comisión en el proceso de actualización de la legislación comunitaria del ámbito de la seguridad marítima, especialmente en relación con la evolución de la legislación internacional. Esta tarea incluirá el análisis de proyectos realizados en materia de seguridad marítima y protección del entorno marino.

b) Asistir a la Comisión en la aplicación efectiva de la legislación comunitaria de seguridad marítima en toda la Comunidad. En este sentido, la Agencia:

   1) supervisará el funcionamiento general del régimen de controles del Estado del puerto, incluidas visitas a los Estados miembros, y propondrá a la Comisión posibles mejoras;

   2) prestará a la Comisión la ayuda técnica necesaria para participar en los trabajos de los órganos técnicos del Memorando de Acuerdo de París sobre el Control del Estado del Puerto;

3) asistirá a la Comisión en los ámbitos siguientes:

- ejecución de inspecciones de las sociedades de clasificación reconocidas o por reconocer a nivel comunitario, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 94/57/CE del Consejo;

- no obstante lo dispuesto en la Directiva 94/57/CE, seguimiento continuado de la eficacia de las actividades de las sociedades de clasificación reconocidas o por reconocer en los ámbitos de la seguridad y la prevención de la contaminación, de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 94/57/CE del Consejo;

- seguimiento de la correcta aplicación de la legislación comunitaria sobre la seguridad de los barcos de pasajeros, y en particular de las Directivas 98/18/CE y 99/35/CE del Consejo;

- control continuado de la correcta aplicación de la Directiva 96/98/CE del Consejo sobre equipos marinos;

- realización de cualquier otro cometido asignado a la Comisión por la legislación comunitaria de seguridad marítima, incluida la relativa a las tripulaciones.

c) Proporcionar a la Comisión y a los Estados miembros información y datos objetivos, fiables y comparables en materia de seguridad marítima de forma que puedan tomar las medidas necesarias para aumentar la seguridad en el mar y evaluar la eficacia de las disposiciones vigentes. Entre las tareas encaminadas a tal efecto estarán la recopilación, registro y evaluación de datos técnicos de los ámbitos de la seguridad y el tráfico marítimos, y también del de la contaminación marina, tanto accidental como intencionada, la explotación sistemática de las bases de datos disponibles -fomentando su alimentación recíproca- y, si procediera, la creación de otras bases de datos suplementarias. Sobre la base de los datos recogidos, la Agencia asistirá asimismo a la Comisión en la publicación semestral de la información de los buques a los que se hubiera denegado el acceso a puertos comunitarios en aplicación de lo dispuesto en la Directiva sobre el control del Estado del puerto. Sobre esta misma base, la Agencia asistirá también a la Comisión y los Estados miembros en las actividades encaminadas a identificar y perseguir buques responsables de vertidos ilícitos.

d) Efectuar tareas vinculadas a la vigilancia de la navegación y el tráfico marítimo, de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 2001/xx/CE, relativa a la instauración de sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo, con el fin de facilitar la cooperación entre los Estado miembros y la Comisión.

e) Concebir, en colaboración con los Estados miembros, una metodología común para investigar los accidentes marítimos acaecidos en la Comunidad, asistir a los Estados miembros en las actividades relativas a la investigación de accidentes graves sufridos en aguas bajo la soberanía de la Unión Europea y proceder al análisis de los informes existentes acerca de aquéllos.

f) Organizar acciones de formación en los ámbitos de las competencias del Estado del puerto y del Estado del pabellón.

g) Prestar asistencia técnica a los Estados candidatos a la adhesión para lo relativo a la aplicación de la legislación comunitaria del ámbito de la seguridad marítima. Esta tarea incluirá la organización de las oportunas actividades de formación.

2. Para la ejecución de las tareas que figuran en las letras a), b), d) y g), la Agencia sólo actuará por indicación de la Comisión. En función de las circunstancias, y a instancias de la Comisión exclusivamente, la Agencia podrá llevar a cabo otras tareas específicas.

Artículo 3
Visitas en los Estados miembros

1. Con el fin de llevar a la práctica las tareas que le son encomendadas, la Agencia efectuará visitas en los Estados miembros. Las autoridades nacionales de los Estados miembros facilitarán el trabajo del personal de la Agencia con el fin de llevar a buen término las visitas. Los funcionarios de la Agencia estarán habilitados:

   a) para examinar los expedientes, actas o cualesquiera otros documentos pertinentes para la aplicación de la normativa comunitaria en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación marítima;

   b) para hacer copias de tales expedientes, actas o cualesquiera otros documentos, en su totalidad o en parte;

   c) para pedir explicaciones orales in situ;

   d) para entrar en cualquier local, terreno o medio de transporte.

2. La Agencia informará al Estado miembro interesado de la visita prevista, de la identidad de los funcionarios encargados de la misma y de la fecha en que deberá comenzar. Los funcionarios de la Agencia encargados de la ejecución de las visitas ejercerán sus competencias previa presentación de una decisión del Director ejecutivo de la Agencia en la que se expongan los objetivos de la misión.

3. Al final de cada visita la Agencia redactará un informe y lo remitirá a la Comisión.

Artículo 4
Difusión y protección de la información

1. La información recogida en el marco de la aplicación del presente Reglamento por la Comisión y la Agencia deberá ajustarse a la Directiva 95/46/CE del Parlamento y del Consejo relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos[31].

2. Se exigirá a los funcionarios y otros agentes de la Agencia que, incluso después de cesadas sus funciones, se abstengan de revelar información del tipo incurso en la obligación de secreto profesional, y especialmente información sobre empresas, sus relaciones comerciales o los componentes del coste de sus actividades.

---

[31] DO L 281 de 23.11.1995.

CAPÍTULO II : ESTRUCTURA

INTERNA Y FUNCIONAMIENTO

Artículo 5
Personalidad jurídica, sede, centros regionales

1. La Agencia es un órgano de la Comunidad. Está dotada de personalidad jurídica.

2. La sede de la Agencia será decidida por las autoridades competentes, en el plazo máximo de seis meses a partir de la adopción del presente Reglamento, previa propuesta de la Comisión.

3. En cada Estado miembro la Agencia gozará de la máxima capacidad reconocida a las personas jurídicas con arreglo al ordenamiento nacional. A propuesta de la Comisión, la Agencia podrá decidir, previo acuerdo con los Estados miembros concernidos, el establecimiento de centros regionales con el fin llevar a cabo tareas relacionadas con la vigilancia de la navegación y el tráfico marítimo, y especialmente con el fin de lograr las mejores condiciones de tráfico en zonas sensibles, como prevé la Directiva 2001/xx/CE relativa a la instauración de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo.

4. La Agencia estará representada por su Director ejecutivo.

Artículo 6
Personal

1. El personal de la Agencia estará sujeto a los Reglamentos y reglamentaciones aplicables a los funcionarios y otros agentes de las Comunidades Europeas. El Consejo de Administración decidirá, con el acuerdo de la Comisión, acerca de las normas de aplicación necesarias.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16, las competencias conferidas por el Estatuto o por el régimen aplicable a otros agentes a la autoridad facultada para proceder a los nombramientos, serán ejercidas por la Agencia para lo que se refiere a su propio personal.

3. El personal de la Agencia estará compuesto, por una parte, de funcionarios comunitarios trasladados por las instituciones y destinados a la Agencia como agentes temporales y, por otra, de otros agentes contratados por la Agencia.

Artículo 7
Privilegios e inmunidades

El Protocolo sobre los privilegios e inmunidades de las Comunidades Europeas será aplicable a la Agencia y a su personal.

Artículo 8
Responsabilidad

1. La responsabilidad contractual de la Agencia estará regulada por la legislación aplicable al contrato en cuestión.

2. El Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas será competente para conocer de los litigios en virtud de cualquier cláusula de arbitaje contenida en los contratos celebrados por la Agencia.

3. En materia de responsabilidad extracontractual, la Agencia deberá indemnizar los daños causados por sus servicios o por sus agentes en el ejercicio de sus funciones, de conformidad con los principios generales comunes a los ordenamientos de los Estados miembros.

4. El Tribunal de Justicia será competente para conocer de todos los litigios relativos a la indemnización por daños a que se refiere el apartado 3.

5. La responsabilidad personal de los agentes respecto a la Agencia se regirá por lo dispuesto en el Estatuto o régimen que les sea aplicable.

Artículo 9
Lenguas

1. El régimen lingüístico de la Agencia será decidido por su Consejo de Administración.

2. Las traducciones que hicieran falta para el funcionamiento de la Agencia correrán a cargo del Centro de traducción de los órganos de la Unión.

Artículo 10
Constitución y atribuciones del Consejo de Administración

1. La Agencia contará con un Consejo de Administración.

2. El Consejo de Administración:

   a) nombrará al Director ejecutivo en aplicación del artículo 16;

   b) adoptará, antes del 31 de marzo de cada año, el Informe general de la Agencia para el año anterior, y lo remitirá a la Comisión, al Consejo y al Parlamento Europeo;

   c) adoptará, antes del 30 de octubre de cada año, y previa aprobación de la Comisión, el programa de trabajo de la Agencia para el año siguiente, y lo remitirá a la Comisión, al Consejo y al Parlamento Europeo;

   d) adoptará el presupuesto definitivo de la Agencia antes del comienzo del ejercicio financiero, ajustándolo, si procediera, en función de la contribución comunitaria y de los demás ingresos de la Agencia;

e) establecerá los procedimientos para las decisiones adoptadas por el Director ejecutivo;

f) ejercerá sus funciones respecto al presupuesto de la Agencia, en aplicación de los artículos 19, 20 y 22;

g) ejercerá la autoridad disciplinaria para con el director ejecutivo y los jefes de unidad contemplados en el apartado 3 del artículo 15.

Artículo 11
Composición del Consejo de Administración

El Consejo de Administración estará compuesto de cuatro representantes de la Comisión, cuatro del Consejo, cuatro del Parlamento Europeo y cuatro de los sectores profesionales más implicados, nombrados por la Comisión, así como de sus suplentes. La duración del mandato será de cinco años. El mandato será renovable una vez.

Artículo 12
Presidencia del Consejo de Administración

1. El Consejo de Administración elegirá de entre sus miembros un Presidente y un Vicepresidente. El Vicepresidente sustituirá de oficio al Presidente cuando éste no pueda asumir sus funciones.

2. La duración del mandato del Presidente y del Vicepresidente será de tres años y, en cualquier caso, expirará al perder su calidad de miembro del Consejo de Administración. El mandato será renovable una sola vez.

Artículo 13
Reuniones

1. Las reuniones del Consejo de Administración serán convocadas por su Presidente.

2. El Director ejecutivo de la Agencia participará en las deliberaciones. No tomará parte en las votaciones.

3. El Consejo de Administración se reunirá habitualmente una vez al año; se reunirá asimismo por iniciativa de su Presidente o a petición de la Comisión o de un tercio de los Estados miembros.

4. El Consejo de Administración podrá invitar a observadores para que asistan a las reuniones.

Artículo 14
Votaciones

1. El Consejo de Administración tomará sus decisiones por mayoría de dos tercios.

2. Cada miembro dispondrá de un voto.

Artículo 15
Funciones y atribuciones del Director ejecutivo

1. La gestión de la Agencia correrá a cargo de su Director ejecutivo, quien no pedirá ni aceptará instrucciones de ningún Gobierno ni de ningún otro organismo. Sin embargo, tratándose de las tareas enumeradas en el artículo 2, deberá ejecutar las instrucciones o responder a las solicitudes de asistencia que le formule la Comisión.

2. El Director ejecutivo detentará las siguientes funciones y competencias:

   a) elaborará el programa de trabajo y lo presentará al Consejo de Administración, previa aprobación de la Comisión. Tomará las disposiciones necesarias para llevarlo a la práctica. Responderá a todas las solicitudes de asistencia de la Comisión.

   b) decidirá, previo acuerdo de la Comisión, acerca de la realización de las visitas citadas en el artículo 3.

   c) tomará las disposiciones necesarias, tales como la adopción de instrucciones administrativas internas o la publicación de comunicaciones, para garantizar que el funcionamiento de la Agencia se ajuste a lo dispuesto en el presente Reglamento.

   d) organizará un sistema eficaz de seguimiento con el fin de confrontar las realizaciones de la Agencia con sus objetivos operativos. Sobre esta base, el director ejecutivo elaborará anualmente un proyecto de informe general y lo presentará al Consejo de Administración. Instituirá una práctica de evaluación regular que deberá alcanzar unos niveles profesionales reconocidos.

   e) ejercerá, en relación con el personal, las competencias contempladas en el apartado 2 del artículo 6.

   f) hará una estimación de los ingresos y gastos de la Agencia, en aplicación del artículo 19 y ejecutará el presupuesto, en aplicación del artículo 20.

3. El director ejecutivo podrá ser asistido de uno o varios jefes de unidad. En caso de ausencia o impedimento, será sustituido por uno de los jefes de unidad.

Artículo 16
Nombramientos en la Agencia

1. El Director ejecutivo de la Agencia será nombrado por el Consejo de Administración previa propuesta de la Comisión. La facultad de revocar el nombramiento recaerá sobre el Consejo de Administración, quien actuará a propuesta de la Comisión.

2. El mandato del Director ejecutivo durará de cinco años y será renovable una sola vez.

Artículo 17
Control de la legalidad

1. Todo acto de la Agencia podrá ser recurrido ante la Comisión por los Estados miembros, los miembros del Consejo de Administración o cualquier tercero directa e individualmente concernido, a efectos de comprobar su legalidad. La Comisión tomará una decisión en el plazo de un mes. La ausencia de decisión en dicho plazo significa la desestimación implícita del recurso.

2. Lo dispuesto en el apartado 1 no se aplicará a cuestiones de personal.

Artículo 18
Participación de terceros países

1. La Agencia estará abierta a la participación de países europeos que hayan celebrado acuerdos con la Comunidad Europea en virtud de los cuales hayan adoptado y estén aplicando el Derecho comunitario del ámbito cubierto por el Reglamento.

2. Sobre la base de las disposiciones pertinentes de dichos acuerdos, se elaborarán normas en las que, entre otras cosas, se precise la índole y alcance, y se describa de forma pormenorizada, la participación de estos países en las labores de la Agencia, incluidas las disposiciones sobre contribuciones financieras y de personal.

CAPÍTULO III : DISPOSICIONES FINANCIERAS

Artículo 19
Presupuesto

1. Los ingresos de la Agencia procederán:

   - de una contribución de la Comunidad;

   - de la remuneración de publicaciones, formación y otros servicios prestados por la Agencia.

2. Entre los gastos de la Agencia se incluirán los de personal, los administrativos, lo correspondientes a la infraestructura y los de funcionamiento.

3. El Director ejecutivo realizará una estimación de los ingresos y los gastos de la Agencia para el ejercicio presupuestario siguiente, y lo remitirá al Consejo de Administración acompañado de un cuadro de la plantilla.

4. Los ingresos y los gastos deberán estar compensados.

5. El Consejo de Administración deberá adoptar, para el día 31 de marzo, el proyecto de presupuesto, que remitirá a la Comisión quien, a partir del mismo, inscribirá las estimaciones en el anteproyecto de presupuesto general de las Comunidades Europeas y presentará este último al Consejo y al Parlamento Europeo de conformidad con el artículo 272 del Tratado.

6. El Consejo de Administración adoptará el presupuesto de la Agencia adaptándolo, si fuera necesario, a la subvención comunitaria.

Artículo 20
Ejecución y control del presupuesto

1. El director ejecutivo ejecutará el presupuesto de la Agencia.

2. El control del compromiso y del pago de todos los gastos, así como el de la comprobación y la recaudación de todos los ingresos de la Agencia, correrán a cargo del interventor general de la Comisión.

3. El Director ejecutivo deberá presentar a la Comisión y al Tribunal de Cuentas, para el 31 de marzo como máximo, las cuentas pormenorizadas de todos los ingresos y gastos del ejercicio anterior.

   El Tribunal de Cuentas examinará estas cuentas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 248 del Tratado. Publicará cada año un informe sobre las actividades de la Agencia.

4. El Parlamento Europeo dará al Director ejecutivo de la Agencia, por recomendación del Consejo de Administración, el descargo de la ejecución del presupuesto.

Artículo 21
Evaluación

1. En el plazo de cinco años a partir de la fecha en que la Agencia asuma sus responsabilidades, ésta llevará a cabo, en colaboración con la Comisión, una evaluación independiente de la aplicación del presente Reglamento.

2. La evaluación analizará el impacto que han tenido el presente Reglamento, la Agencia y sus actividades en el establecimiento de un alto nivel de seguridad marítima. El Consejo de Administración efectuará, de común acuerdo con la Comisión, un mandato específico.

3. El Consejo de Administración recibirá las conclusiones de la evaluación y presentará a la Comisión recomendaciones sobre posibles modificaciones del Reglamento, de la Agencia o de las prácticas de trabajo de ésta. Se harán públicas tanto las conclusiones de la evaluación como las recomendaciones.

Artículo 22
Disposiciones financieras

Tras recibir el acuerdo de la Comisión y el dictamen del Tribunal de Cuentas, el Consejo de Administración adoptará el reglamento financiero de la Agencia, en el que se especificará entre otras cosas el procedimiento que deberá seguirse para la elaboración y ejecución del presupuesto de la Agencia, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 142 del reglamento financiero aplicable al presupuesto general de la Unión Europea.

CAPÍTULO IV : DISPOSICIONES FINALES

Artículo 23
Comienzo de las actividades de la Agencia

La Agencia entrará en funcionamiento en los doce meses siguientes a la entrada en vigor del presente Reglamento.

Artículo 24
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en *el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.*

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el […]

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
La Presidenta	*El Presidente*
[…]	*[…]*

FICHA DE FINANCIACIÓN

1. DENOMINACIÓN DE LA MEDIDA

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instituye una Agencia Europea de Seguridad Marítima

2. LÍNEA PRESUPUESTARIA

Se creará una nueva partida presupuestaria B2- que se denominará B2-7 « Transportes ».

3. FUNDAMENTO JURÍDICO

Apartado 2 del artículo 80 del Tratado CE.

4. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

4.1 Objetivo general

El objetivo de la Agencia Europea de Seguridad Marítima es garantizar un nivel elevado, uniforme y efectivo de seguridad marítima en la Comunidad.

4.2 Periodo abarcado y modalidades previstas para su renovación

La medida tiene una duración ilimitada (contribución anual).

5. CLASIFICACIÓN DEL GASTO O DEL INGRESO

5.1 GNO

5.2 Créditos disociados

6. NATURALEZA DEL GASTO O DEL INGRESO

Contribución comunitaria destinada a equilibrar los gastos y los ingresos de la Agencia (véase más adelante).

7. INCIDENCIA FINANCIERA

7.1 Método de cálculo del coste total (definición de los costes unitarios)

1) Hipótesis sobre la instauración de la Agencia

La estructura y la organización, tal como se presentan en el proyecto de reglamento, están fundamentadas en la voluntad de todas las partes interesadas de establecer una

organización rápida y eficaz que trate de los aspectos relativos a la seguridad marítima previstos en el presente Reglamento.

La Agencia será establecida en tres etapas.

La primera fase será la correspondiente a los seis primeros meses del primer año, y será un periodo de transición en el que la Agencia sólo llevará a cabo tareas administrativas tales como el alquiler de oficinas, la contratación de una primera remesa de agentes cualificados, la instalación del equipo necesario. Por iniciativa del Director ejecutivo, elaborará también un reglamento interno que le permita hacer frente a sus tareas.

A lo largo del segundo año que constituye la segunda fase, la Agencia deberá comenzar a perseguir sus objetivos y a realizar las tareas previstas en el presente Reglamento.

En el tercer año, que es el correspondiente a la tercera fase, la Agencia deberá llevar a buen término la totalidad de sus objetivos y tareas.

La Agencia deberá de este modo llegar a su pleno rendimiento después de 30 meses, asumiendo íntegramente sus funciones a lo largo de 2005.

2) Estimación de los costes (bajo el supuesto de que una Agencia totalmente operativa en 2005) :

a) Recursos humanos

i) Personal a tiempo completo

El personal de la Agencia estará compuesto, por una parte, de funcionarios comunitarios destacados por las instituciones y destinados a la Agencia como agentes temporales y, por otra, de otros agentes contratados por la Agencia.

Sin perjuicio de la necesidad de dotar a la Agencia de un personal cualificado, suficiente en número y en duración, sus agentes deberán emplearse sobre la base de contratos temporales renovables de manera que pueda llevarse a cabo una renovación permanente de los mismos, lo que les permitirá estar perfectamente al tanto de la evolución reglamentaria, jurídica y tecnológica del ámbito de la seguridad marítima.

(Está previsto destinar a la Agencia un pequeño número de agentes de la Comisión con el fin de garantizar la vinculación entre los dos organismos).

Se estima que la plantilla ascenderá a 55 agentes[32] (véase cuadro). Esta estimación se funda en una comparación con otros organismos similares y con la propuesta de Agencia de seguridad aérea, aunque teniendo en cuenta las tareas específicas que se encomendarán a la Agencia de seguridad marítima.

Los gastos anuales totales del personal a tiempo completo pueden estimarse en 5,9 millones de euros, tomando como promedio el coste del personal de la Comisión, es

[32] La mayoría de los agentes serán contratados de forma temporal de acuerdo con lo dispuesto en el Estatuto aplicable a la Comisión.

decir, 0,108 millones de euros anuales, lo que incluye los gastos inmobiliarios y administrativos conexos (gastos postales de telecomunicaciones, TI, etc.).

CUADRO: Estimación de los recursos humanos – Reparto por ámbitos de actividad y por categorías

2OO4	TOTAL	A	B	C	D
Administración[33]	14	3	4	5	2
-Gestión (este punto incluye al Director y 2 secretarios).	3	1	0	2	
-Recursos humanos y financieros	8	1	3	2	2
-información	3	1	1	1	
Tareas de la Agencia:	41[34]	24	10	7	
- Actualización de la legislación comunitaria del ámbito de la seguridad marítima en función con la evolución de la legislación internacional. Análisis de la situación de la investigación del ámbito de la seguridad marítima.	7	4	2	1	
- Tareas ligadas al control del Estado del puerto y actividades de formación en este campo.	7	4	2	1	
- Tareas de control de las sociedades de clasificación.	5	3	1	1	
- Asistencia a la Comisión en la ejecución de las tareas relativas a la legislación de seguridad marítima.	9	6	2	1	
- Recogida de información en el ámbito de la seguridad y el tráfico marítimos y de la explotación de bases de datos.	5	2	2	1	
- Elaboración de una metodología común para las investigaciones sobre accidentes marítimos y coordinación de dichas investigaciones.	4	2	1	1	
- Asistencia de los países candidatos a la adhesión	2	1		1	
- Medio ambiente: Análisis de las investigaciones realizadas en materia del entorno marino, asistencia técnica de la Comisión en torno a la legislación europea e internacional en este ámbito.	2	2			
TOTAL	55	27	14	12	2

b) Gastos en bienes de equipo[35]

La adquisición de bienes muebles y los demás gastos conexos serán importantes en la fase de establecimiento de la Agencia (el primer año), pero irán disminuyendo

33 Comprende el Director de la Agencia y dos secretarios.

34 Incluyendo dos jefes de unidad.

35 Estas estimaciones se basan en la propuesta de EASA, adaptadas en función de los recursos humanos y de los cometidos específicos de la Agencia de seguridad marítima.

progresivamente. Es de prever una dotación de 260 000 euros para el primer año y de 100 000 euros para los dos años siguientes, lo que arroja un total de 360 000 euros. En 2005 y años posteriores, este tipo de gastos ascenderá a 80 000 euros.

c) Gastos de funcionamiento

Estos costes engloban las conferencias, estudios, traducciones y publicaciones. Los gastos de funcionamiento puedes desglosarse de la siguiente manera:

- Traducción: Los costes anuales pueden estimarse en 50 000 euros a un coste unitario de 79 euros por página con un volumen aproximado de 600 páginas (informe anual, estudios eventuales, coloquios, folletos de información).

- Publicación: La Agencia publicará su informe general, los documentos de información y los expedientes técnicos en papel y en Internet. Los costes de publicación pueden evaluarse en 120 000 euros.

- Desarrollo de bases informáticas: La Agencia deberá crear bases informáticas que reúnan un cierto número de datos sobre la seguridad marítima. Aparte de la compra de PC, cuyos gastos están incluidos en los bienes de equipo, será necesario crear, según una primera estimación, tres bases informáticas para las que será necesario contar con una infraestructura informática y desarrollar aplicaciones. El coste de un servidor y de un sistema de gestión de la base de datos puede estimarse en 100 000 euros. El coste de desarrollo de una aplicación es muy variable, pero en la DG TREN se sitúa en la actualidad en torno a los 100 - 200 000 euros. Por todo lo expuesto puede estimarse que el presupuesto necesario para el desarrollo de bases informáticas será, en la primera fase, de 500 000 euros.

- Estudios: El seguimiento y evaluación de actividades de investigación en el ámbito de la seguridad marítima constituye uno de los cometidos de la Agencia. En algunos casos será necesario realizar estudios técnicos. Prever una dotación de 500 000 euros parece una hipótesis razonable, dada la envergadura de las tareas a realizar y lo elevado de su contenido técnico.

- Reuniones de trabajo y conferencias: El desarrollo de la reglamentación del ámbito de la seguridad marítima, así como la creación de "workshops" de formación pueden hacer necesaria la organización de reuniones de trabajo y conferencias. Los gastos totales imputables a estos encuentros pueden evaluarse en 150 000 euros.

Los gastos de funcionamiento totales se elevan a 1 300 000 euros[36].

d) Gastos de misión

Para realizar algunos de los cometidos de la Agencia, por ejemplo las visitas relativas a las actividades del Estado del puerto, el control de las agencias de clasificación, la adaptación de la legislación de países terceros candidatos a la adhesión, y también los contactos entre la Agencia y los servicios de la Comisión, se necesitará efectuar desplazamientos dentro y fuera de la Unión (gastos de transporte y alojamiento). El

[36] En el cuadro que se presenta más adelante, "Desglose del coste por elementos", el coste total de los gastos de funcionamiento y los bienes de equipo se divide entre el número de personas que trabajan en cada tipo de actividad.

presupuesto correspondiente a los gastos de misión puede estimarse en 250 000 euros[37].

3) Ingresos

Los ingresos de la Agencia estarán compuestos por la contribución del presupuesto comunitario y remuneraciones tales como las previstas en el artículo 17 del Reglamento por el que se instituye la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Contribución de la Comunidad:

La contribución de la Comunidad servirá para sufragar los objetivos y tareas encomendadas a la Agencia y recogidos en los artículos 1 y 2 del Reglamento por el que se instituye la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

7.2 Desglose del coste por elementos

a) por tipos de actividad (en euros)

Actividad	Personal a tiempo completo	Bienes de equipo	Gastos desplaza-miento	Gastos funciona-miento	Total
Administración **(14 personas)**	1 510 000	20 364	70 000	330 904	1 932 000
Actualización de la legislación comunitaria, análisis de la situación de la investigación en el campo de la seguridad marítima. **(7 personas)**	756 000	10 180	12 500	165 000	943 680
Tareas de control del Estado del puerto y actividades de formación en este ámbito. **(7 personas)**	756 000	10 180	45 000	165 000	976 180
Tareas de control de las sociedades de clasificación.	540 000	7272	60 000	120 000	728 000

[37] Las estimaciones se han realizado en función del coste medio real de los gastos de misión (transporte y alojamiento) registrado en la DG TREN, tanto dentro como fuera de la Unión, y del número de misiones estimado para cada tipo de cometido de la Agencia. Las estimaciones no tienen en cuenta la incidencia que pudiera tener la localización de la sede de la Agencia.

(5 personas)					
Asistencia a la Comisión en sus actividades en el ámbito de la seguridad marítima. **(9 personas)**	972 000	13 100	12 500	212 000	1 209 600
Recogida de información sobre seguridad y tráfico marítimos, explotación de bases de datos. **(5 personas)**	540 000	7272	12 500	120 000	680 000
Metodología común y coordinación de investigaciones sobre accidente marítimos. **(4 personas**	432 000	5820	12 500	95 000	545 320
Asistencia a países candidato (2 personas)	216 000	2300	25 000	48 000	292 000
Medio ambiente (2 personas)	216 000	2300	12 500	48 000	278 800
Total	5 940 000	80 000	250 000	1 300 000	**7 584 780 (redond.: 7 600 000)**

b) por tipos de gastos

Créditos de compromiso en euros (en precios corrientes)

Poste	2002	2003 / 2004	2005 y después
Gastos de personal	1 980 000	4 000 000	5 940 000
Bienes de equipo	260 000	100 000	80 000
Gastos de funcionamiento	325 000	800 000	1 300 000

Gastos de misiones	60 000	180 000	250 000
Costes totales	2 625 000	5 080 000	**7 600 000**
Contribución del presupuesto de la Unión[38]	2 625 000	5 080 000	7 600 000

7.4 Calendario indicativo de vencimientos de los créditos

La contribución de la Comunidad se pagará anualmente en una sola vez.

8. DISPOSICIONES ANTIFRAUDE PREVISTAS

Está prevista la instauración de medidas específicas de control:

8.1 Para la Agencia

El Director ejecutivo se encargará de la ejecución del presupuesto de la Agencia. Cada año presentará a la Comisión, al Consejo de Administración y al Tribunal de Cuentas las cuentas pormenorizadas de todos los ingresos y gastos del ejercicio anterior. Por otro lado, el servicio de auditoría interna de la Comisión prestará su asistencia en la gestión de las operaciones financieras de la Agencia controlando los riesgos, comprobando la observancia de las normas mediante un dictamen independiente de la efectividad de los sistemas de gestión y control y haciendo recomendaciones destinadas a mejorar los resultados reales de las operaciones y garantizar una utilización racional de los recursos de la Agencia.

La Agencia adoptará, previo acuerdo de la Comisión y del Tribunal de Cuentas, su reglamento financiero. La Agencia instituirá un sistema de auditoría interna análogo al instaurado por la Comisión en el marco de su propia reestructuración.

8.2 Cooperación con la OLAF

El personal adscrito al Estatuto del personal de la Comisión cooperará con la OLAF en la lucha antifraude.

8.3 Para el Tribunal de Cuentas

El Tribunal de Cuentas examinará las cuentas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 248 del Tratado, y publicará un informe anual sobre las actividades de la Agencia.

[38] Por lo que se refiere a la contribución del presupuesto de la Unión, deberán tenerse presentes los eventuales ingresos procedentes de las actividades de formación y publicación de la Agencia. Tales ingresos supondrán, sin embargo, una proporción escasa del presupuesto total de la Agencia, que por el momento no ha sido estimada con precisión.

9. ELEMENTOS DE ANÁLISIS COSTE-EFICACIA

9.1 Objetivos específicos y cuantificables, población destinataria

Los objetivos específicos de la Agencia, tal como se consignan en el proyecto de Reglamento, son garantizar un nivel elevado, uniforme y efectivo de seguridad marítima, así como de prevención de la contaminación en la Comunidad. La Agencia proporcionará a los Estados miembros y la Comisión todo el respaldo técnico y científico necesario, así como un alto nivel de especialización con el fin de aplicar correctamente la legislación comunitaria de seguridad marítima, controlar su ejecución y evaluar la eficacia de las medidas vigentes.

Las tareas llevadas a cabo por la Agencia tendrán una incidencia en la seguridad de las personas y los bienes que circulan merced al transporte marítimo por las aguas de la Unión, así como en el medio ambiente.

Tendrán también una incidencia en el personal y en las organizaciones del sector marítimo, reduciendo el falseamiento competitivo que pudiera derivarse de la ventaja económica que supone operar con buques que no cumplen las prescripciones, y recompensando al mismo tiempo a los operadores marítimos cumplidores.

9.2 Justificación de la medida

La Comunidad viene adoptando desde hace varios años un gran número de medidas legislativas destinadas a aumentar la seguridad y prevenir la contaminación en el transporte marítimo.

El naufragio del petrolero Erika, sucedido en diciembre de 1999, que resultó en la contaminación de unos 400 kms. de costas, provocó una viva emoción en la opinión pública europea. A raíz de ello, la repetición de estos accidentes, sus consecuencias sobre el medio ambiente y la aparente incapacidad de acabar con ellos, han disminuido considerablemente la capacidad de tolerancia de la opinión pública.

El Parlamento Europeo y el Consejo de asuntos generales pidieron a la Comisión que reforzara las normas de seguridad marítima a nivel comunitario.

Con el objetivo de instaurar una estrategia global en materia de seguridad marítima, la Comisión propuso, por sugerencia del Parlamento Europeo, la creación de una Agencia de seguridad marítima encargada de respaldar las actividades de la Comisión y los Estados miembros en el campo de la aplicación y control de la legislación comunitaria, así como de evaluación de la eficacia de las medidas vigentes.

La Agencia asistirá a la Comisión en el proceso de actualización de la legislación comunitaria del ámbito de la seguridad marítima, fundamentalmente en función de la evolución de la normativa internacional de ese ámbito.

La Agencia supervisará el funcionamiento general del régimen comunitario de controles del Estado del puerto y asistirá a la Comisión en la realización de inspecciones en las sociedades de clasificación reconocidas. Organizará igualmente actividades de formación sobre temas relacionados con el Estado del puerto y el Estado del pabellón.

Proporcionará una información fiable, objetiva, y comparable en materia de seguridad marítima a la Comisión y los Estados miembros para permitirles aumentar la seguridad en el mar y evaluar la eficacia de las medidas vigentes.

Procederá a la concepción, en cooperación con la Comisión y los Estados miembros, de una metodología común para investigar los accidentes marítimos acaecidos en la Comunidad, asistirá a los Estados miembros en las actividades relativas a la investigación de accidentes graves sufridos en aguas de la UE y analizará los informes existentes acerca de aquéllos.

Finalmente, la creación de una Agencia Europea de Seguridad Marítima favorecerá el establecimiento de la cooperación entre los Estados miembros y favorecerá la difusión de buenas prácticas en la Comunidad.

Estos objetivos contribuirán al refuerzo del sistema de seguridad marítima de la Comunidad reduciendo tanto el riesgo de accidentes marítimos como la contaminación marina y la pérdida de vidas humanas en el mar.

9.3 Seguimiento y evaluación de la medida

El seguimiento y evaluación de la Agencia se efectuarán sobre la base del informe anual adoptado por el Consejo de Administración de la Agencia sobre el año anterior, y del programa de trabajo para el año siguiente, ambos de los cuales se envían a los Estados miembros, a la Comisión, al Consejo y al Parlamento (art. 10 del proyecto de Reglamento). Se evaluará en profundidad el funcionamiento de la Agencia a intervalos regulares, conforme a las normas y prácticas de la Comunidad.

10. GASTOS ADMINISTRATIVOS (PARTE A DE LA SECCIÓN III DEL PRESUPUESTO GENERAL)

La creación de la Agencia no deberá acarrear costes suplementarios para la Comisión El trabajo actualmente efectuado por la Comisión será sustituido por el control y seguimiento de las actividades de la Agencia.

10.1 Incidencia en el personal

No procede.

10.2 Incidencia financiera global de recursos humanos suplementarios

No procede.

10.3 Incremento de otros gastos de funcionamiento derivados de la medida, especialmente de los correspondientes a las reuniones de los comités y los grupos de expertos

No procede.