Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto)»

(98/C 73/18)

El 11 de septiembre de 1997, de conformidad con el artículo 84.2 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada.

La Sección de Transportes y Comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en este asunto, creó un Grupo de Estudio y nombró Ponente al Sr. Whitworth.

En su 350º Pleno (sesión del 10 de diciembre de 1997), el Comité Económico y Social ha nombrado al Sr. Whitworth Ponente general y ha aprobado por 93 votos a favor y 5 abstenciones el presente Dictamen.

1. La propuesta de la Comisión

1.1. La Directiva 95/21/EC [1] establece los requisitos obligatorios que deben observar los Estados miembros a la hora de inspeccionar los buques que entren en sus puertos, así como las condiciones exigidas a dichos buques. Se trata de una Directiva clave dentro de los esfuerzos de la UE hasta ahora para eliminar de las aguas europeas a los buques que no cumplan esas condiciones.

1.2. En su Dictamen sobre la propuesta original de la Comisión de una Directiva [2] de este tipo, el Comité Económico y Social se adhiere sin reservas a sus objetivos y hace un gran número de comentarios detallados para hacer más efectivas sus disposiciones.

1.3. La Directiva entró en vigor el 27 de julio de 1995. La Comisión propone ahora que se enmienden los siguientes aspectos:

a) el alcance de los requisitos del control del Estado del puerto debe ampliarse para incluir los protocolos y enmiendas a las convenciones internacionales que se hayan aprobado desde julio de 1995.

b) Se debería adoptar un procedimiento de aplicación por parte de los Estados miembros en los casos de ausencia de documentación que pruebe la conformidad con el «Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque» (CGS) que entrará en vigor para buques de pasajeros, petroleros, cargueros de productos químicos, cargueros de gas, buques de carga a granel y buques de carga de alta velocidad de más de 500 toneladas brutas compensadas el 1 de julio de 1998.

c) La modificación del cuerpo de la Directiva para incorporar las futuras enmiendas a los instrumentos internacionales cubiertos por dicha Directiva puede emprenderse en el futuro mediante el procedimiento propuesto por el Comité contenido en el artículo 19, que hasta el momento prevé únicamente la adaptación de los Anexos a este fin.

2. Observaciones generales

2.1. El Comité adopta de buen grado las propuestas de los apartados a) y c) arriba mencionados. Dichas propuestas están orientadas a asegurar que los requisitos del control del Estado del puerto se mantengan totalmente al día y se adecuen a los nuevos requisitos internacionales de seguridad sin retrasos en el futuro ante la necesidad de elaborar una Directiva de modificación.

2.2. La propuesta b) requiere un estudio más detallado. El Código CGS exige que las compañías navieras desarrollen y apliquen niveles de alta calidad para la gestión y la operación de sus buques. Esto implica el desarrollo de orientaciones por escrito, así como procedimientos de operación y de urgencia, y la definición precisa de las áreas de responsabilidad tanto a bordo de los buques como en tierra. Los gobiernos están obligados a garantizar que las compañías navieras que operan en sus territorios y los buques que operan bajo su pabellón cumplen los requisitos establecidos por el Código y que lo demuestren mediante un documento de conformidad por parte de la compañía y un certificado de seguridad de gestión para cada buque. Dicho documento es uno de los que los Estados miembros están obligados a comprobar según el artículo 6 (1) de la Directiva.

[1] Directiva del Consejo de 19.6.1995 sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto) (DO L 157 de 7.7.1995, p. 1).

[2] Dictamen del CES: DO C 393 de 31.12.1994, p. 50.

2.3. El Código CGS entrará en vigor el 1 de julio de 1998 para buques de pasajeros, petroleros, cargueros de productos químicos, cargueros de gas, buques de carga a granel, y buques de carga de alta velocidad de más de 500 tbc. El Reglamento del Consejo 3051/95 [1] preveía su aplicación ya desde el 1 de julio de 1996 para los transbordadores de pasajeros de carga rodada que operen entre los puertos comunitarios independientemente de su pabellón. La propuesta fue apoyada sin reservas por el Comité Económico y Social en su Dictamen [2]. En él, el Comité reconocía los grandes esfuerzos que deberán realizarse para que las compañías desarrollen y apliquen los procedimientos necesarios y para que las autoridades competentes los controlen y aprueben antes de la fecha indicada.

2.4. La experiencia ha demostrado que esta preocupación estaba justificada. Actualmente existe una preocupación muy extendida porque, en muchos casos, y a pesar de todos los esfuerzos de sus propietarios y operadores, un significativo número de buques de los 12 000 afectados, no habrá obtenido la documentación que pruebe su conformidad para julio de 1998.

2.5. Con este telón de fondo, la Comisión propone ahora, además del artículo 9 de la Directiva, hacer obligatoria la retención a partir del 1 de julio de 1998 cuando no se esté en poder de dicha documentación, pero al mimo tiempo permitir a los Estados miembros levantar la orden de retención y permitir la salida del puerto del buque, siempre que no haya otras irregularidades, con la clara condición de que se le negará el acceso a cualquier otro puerto comunitario hasta que obtenga y presente la documentación.

2.6. Así esta enmienda a la Directiva hace, por una parte, obligatoria la retención en el caso de incumplimiento del Código y, por otra parte, permite que los Estados miembros autoricen discrecionalmente que los buques que en su primer contacto con un puerto comunitario, con fecha de 1 de julio de 1998, no cumplan los requisitos no sean retenidos y continúen su viaje pero únicamente a puertos fuera de la Comunidad. Es necesario notar que la enmienda no permitiría que un buque registrado en un Estado miembro pueda volver a su puerto de origen para conseguir la documentación. En especial, no podrá ampararse con este fin en las disposiciones de «fuerza mayor» del artículo 11(6) de la Directiva.

3. **Observaciones específicas**

3.1. El Comité Económico y Social reafirma su apoyo a que el Código CGS sea un instrumento fundamental e importante para mejorar los niveles de seguridad marítima en todo el mundo. Considera que se debe hacer cumplir rigurosamente dicho Código en los puertos de la Comunidad y por ello acoge favorablemente la propuesta de la Comisión de hacer obligatoria la inmovilización del buque cuando no haya un certificado de conformidad reconocido y un certificado de seguridad de gestión.

3.2. Al mismo tiempo, el Comité reconoce que habrá que solucionar importantes problemas prácticos cuando el Código entre por primera vez en vigor. El proceso de control y aprobación de los procedimientos a bordo que tienen que llevar a cabo las autoridades locales, o una empresa de clasificación, antes de extender el certificado de conformidad y el certificado de seguridad de gestión es largo y puede sufrir retrasos burocráticos. La inmovilización en un puerto debida a la falta de estos documentos puede durar mucho más que el tiempo necesario para rectificar un defecto físico a bordo del buque. La inmovilización de todos los barcos en esas circunstancias, inmediatamente después del 1 de julio de 1998, puede dar lugar a congestiones importantes en muchos puertos de la Comunidad y, en algunos casos, incluso perjudicar su capacidad de gestionar su tráfico.

3.3. Consecuentemente, el Comité acepta la propuesta de la Comisión, resumida en el punto 2.5 supra, sobre la importancia de que se haga totalmente efectivo el mecanismo de rechazo del acceso de un buque a todos los demás puertos comunitarios hasta que esté en posesión de un certificado de conformidad válido y un certificado de seguridad de gestión. Aparte de esta única condición no debe haber ninguna otra excepción de ningún tipo y se deben cumplir estrictamente todas las disposiciones contempladas en el nuevo artículo 9 (a).

3.4. Cabe mencionar aquí un aspecto concreto. Las Directrices provisionales para controlar la aplicación del Código CGS elaboradas por las autoridades del Memorando de Acuerdo hacen referencia a la posibilidad de reconocer como una alternativa válida a la presentación del certificado de conformidad y del certificado de seguridad de gestión, la provisión de información aceptable relativa al proceso de aplicación del Código CGS. El Comité considera que esta posible excepción hay que considerarla con mucha cautela. Es de extrema importancia que las disposiciones del Control del Estado del Puerto se apliquen de manera uniforme en toda la Comunidad, a fin de que los propietarios no tengan la tentación de enviar buques que no cumplan totalmente los requisitos a puertos en los que estimen que el régimen de inspección se aplica con mayor laxitud.

3.5. De manera más general el Comité considera que la confirmación de que un buque está en posesión de ésta y de cualquier otra documentación requerida según el procedimiento del control del Estado del puerto puede facilitar la adopción de un procedimiento de prenotificación y sugiere que este tema sea objeto de un estudio más detallado por parte de la Comisión de cara a su posible desarrollo en el seno de la OMI.

---

[1] Reglamento (CE) nº 3051/95 del Consejo, de 8.12.1995, sobre la gestión de la seguridad de transbordadores de pasajeros de carga rodada (DO L 320 de 30.10.1995, p. 14).

[2] Dictamen del CES: DO C 236 de 11.9.1995, p. 42.

3.6. El Comité toma nota de que el 27 de noviembre de 1997, tras la elaboración del proyecto de Directiva y sólo dos semanas antes de la aprobación del presente Dictamen, la Asamblea de la OMI adoptó una nueva Resolución sobre la aplicación del Código CGS. El Comité espera que la Comisión tenga en cuenta los términos de esta Resolución a la hora de aplicar la Directiva.

Bruselas, el 10 de diciembre de 1997.

El Presidente
del Comité Económico y Social
Tom JENKINS

Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones: Promoción de la seguridad vial en la Unión Europea — Programa para 1997-2001»

(98/C 73/19)

El 16 de abril de 1997, de conformidad con el artículo 198 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, la Comisión decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la comunicación mencionada.

La Sección de Transportes y Comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 12 de noviembre de 1997 (Ponente: Sr. Ghigonis).

En su 350º Pleno de los días 10 y 11 de diciembre de 1997 (sesión del 10 de diciembre de 1997), el Comité Económico y Social ha aprobado por 79 votos a favor, 1 voto en contra y 5 abstenciones el presente Dictamen.

1. **Introducción**

1.1. En 1993, la Comisión lanzó un primer programa de acción en materia de seguridad vial [1]. Desde entonces se han conseguido avances importantes, en gran parte gracias al papel de promoción de la Comisión y el Parlamento Europeo. Sin embargo, la situación dista de ser satisfactoria, como queda patente si se consideran los 45 000 muertos y los 1,6 millones de heridos que se registran al año.

1.2. Por consiguiente, la Comisión propone en la presente Comunicación una estrategia complementaria para acelerar las mejoras en este ámbito. Dicha estrategia en tres partes, que se basa en el principio de que el elevado coste de los accidentes (aproximadamente un millón de ecus por cada víctima) debería tenerse plenamente en cuenta en las políticas de los Estados miembros relativas a la seguridad, comprende los siguientes elementos:

— la recopilación y difusión de información y prácticas idóneas, especialmente mediante la puesta en marcha de un sistema de información sobre seguridad vial en la UE;

— medidas para evitar los accidentes, por ejemplo limitando el consumo de alcohol y drogas o medicamentos por los conductores y aplicando la telemática;

— instrumentos para disminuir las consecuencias de los accidentes cuando éstos se producen, en especial la elaboración de programas de evaluación del nivel de seguridad y la presentación de propuestas de diversas medidas técnicas.

1.3. Resumiendo, los elementos principales del programa para 1997-2001 son:

— una recomendación de la Comisión para que se tomen plenamente en cuenta los costes elevadísimos de los accidentes de tráfico y para que se aplique más ampliamente la evaluación de la relación coste/beneficio a la hora de adoptar medidas de seguridad vial;

— un sistema integrado de información de la UE que incluya información sobre estadísticas de accidentes, datos sobre la exposición a riesgos, aplicación de medidas de seguridad vial, trabajos de investigación, mejores prácticas y aplicación de la legislación vigente;

— medidas destinadas a luchar contra la conducción en estado de fatiga o bajo la influencia del alcohol, medicamentos o drogas;

[1] Comunicación de la Comisión sobre un programa de acción en materia de seguridad vial (COM(93) 246 final).