COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 25.07.1997
COM(97) 416 final

97/0215 (SYN)

Propuesta de

# DIRECTIVA DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 95/21CE 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)

(presentada por la Comisión)

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. Contexto

1.1. El 19 de junio de 1995, el Consejo de Ministros adoptó 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)[1].

El objetivo de esta Directiva, como se indica en su artículo 1, es contribuir a reducir de forma significativa el número de buques de características inferiores a las normas aplicables en las aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros.

En aplicación de la Directiva, todo Estado miembro se compromete a inspeccionar un determinado porcentaje de buques que entren en sus puertos, a fin de comprobar que cumplen los principales convenios internacionales vigentes en materia de seguridad marítima y protección del medio ambiente marino. Asimismo la Directiva dispone que los Estados miembros y la Comisión colaborarán para establecer prioridades y elaborar prácticas que permitan seleccionar más eficazmente para su inspección los buques que puedan presentar anomalías.

La presente propuesta de modificación de la Directiva 95/21/CE del Consejo responde a tres objetivos fundamentales:

- actualizar la Directiva recogiendo las últimas modificaciones introducidas en los convenios internacionales aplicables

- establecer procedimientos específicos aplicables en caso de que el buque no lleve a bordo los certificados acreditativos del cumplimiento del Código IGS de la OMI

- facilitar la adaptación de la Directiva a los cambios de la normativa internacional mediante un procedimiento de comitología

---

[1] DO nº L 157, de 7.7.1995, p. 1

## 2. Contenido de la propuesta

### 2.1. Actualización de la Directiva

La Directiva 95/21/CE precisa en su artículo 2 que, a efectos de su aplicación, se entenderá que los convenios enumerados, los protocolos y las enmiendas a dichos convenios y los códigos conexos de carácter obligatorio, serán los vigentes en la fecha de adopción de la misma, es decir, el 19 de junio de 1995.

Con posterioridad, esos convenios internacionales han experimentado diversas modificaciones. En este sentido, conviene mencionar las enmiendas al Convenio MARPOL (enmiendas de 1992, 1994, 1995 y 1996), al Convenio SOLAS (nuevos capítulos X y XI y enmiendas de 1992, 1994 y 1995), y las enmiendas de 1995 al Convenio STCW 1978 (Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar). En la propuesta de modificación del artículo 2 de la Directiva 95/21/CE, la fecha de vigencia mencionada es el 1 de julio de 1998, correspondiente a la entrada en vigor internacional del nuevo capítulo IX del Convenio SOLAS, que confiere carácter obligatorio al Código IGS (Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación) para determinadas categorías de buques.

### 2.2. Procedimiento aplicable en caso de ausencia de certificados IGS

Conforme a la regla 2 del capítulo IX del Convenio SOLAS, el Código IGS entrará en vigor internacionalmente el 1 de julio de 1998 para

- los buques de pasaje, incluidas las naves de pasaje de gran velocidad[2].
- Los petroleros, buques cisterna quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas.

El Código IGS es un elemento esencial para el desarrollo de una estrategia que pretende establecer internacionalmente una cultura de la seguridad del transporte marítimo. Entre otras cosas, el Código dispone que las compañías deben establecer objetivos de seguridad y elaborar, aplicar y mantener un sistema de gestión de la seguridad. Por otra parte, preceptúa que las administraciones nacionales verificarán el cumplimiento de sus prescripciones y expedirán los oportunos certificados de conformidad a las compañías y certificados de gestión de la seguridad a los buques.

En su versión actual, la Directiva 95/21/CE hace ya referencia al Código IGS: entre los certificados y documentos que el inspector del Estado rector del puerto debe examinar en virtud del apartado 1 del artículo 6 figura la copia del certificado de conformidad y el certificado de gestión de la seguridad (véase el punto 13 del Anexo

---

[2] En la Comunidad, el Reglamento (CE) n° 3051/95 del Consejo (DO n° L 320, 30.12.1995, p. 14) adelanta al 1 de julio de 1996 el carácter obligatorio de las disposiciones del Código IGS para todos los transbordadores de carga rodada que viajen con origen o destino en un puerto europeo, con independencia de su pabellón.

II). La modificación del apartado 2.1 propuesta permite a las administraciones competentes de los Estados miembros controlar el cumplimiento del Código IGS a bordo de todo buque al que dicho Código sea de aplicación.

Sin embargo, ha cundido una viva preocupación en los medios marítimos internacionales en cuanto a la aplicación efectiva en la fecha prevista (1 de julio de 1998) de las disposiciones del Código IGS. En efecto, representantes de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), anunciaron en enero de 1997 que solamente el 7% de la flota sometida al Código IGS había recibido el oportuno certificado de uno de sus miembros. A pesar de que las sociedades de clasificación no son los únicos organismos que realizan la certificación, y las administraciones nacionales se encargan a veces de esa tarea, todo ello no obsta para que el porcentaje actual de certificación IGS sea muy bajo, lo que permite prever, teniendo en cuenta los dilatados plazos necesarios para la expedición del certificado (en particular, debido a los reconocimientos que deben llevarse a cabo), que gran número de navieras y de buques no dispondrán de los certificados IGS en la fecha prescrita.

Ante esta situación, la Comunidad no tiene más remedio que reaccionar con decisión, tomando las medidas necesarias para que el mundo marítimo esté informado de que, a partir del 1 de julio de 1998, todos los Estados miembros controlarán la aplicación del Código IGS. Por otra parte, este planteamiento coincide plenamente con la declaración de la Organización Marítima Internacional en el sentido de que no habrá prórroga del plazo establecido en la regla 2 del capítulo IX del Convenio SOLAS.

A partir del 1 de julio de 1998, la vigilancia del cumplimiento de lo prescrito en el Código IGS se realizará conforme a las reglas y procedimientos habituales en materia de control del Estado del puerto, tal como figuran en la Directiva 95/21/CE y el Memorando de París sobre el control del Estado del puerto, en el que son Partes los Estados miembros de la Comunidad Europea. En particular, durante la última reunión del Comité del citado Memorando se decidió poner en marcha una campaña intensiva de inspecciones a partir del 1 de julio de 1998, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones del Código IGS.

Sin embargo, la ausencia de certificados a bordo es una situación especialmente grave que precisa la adopción de medidas enérgicas. En consecuencia, la presente propuesta de modificación de la Directiva 95/21/CE establece procedimientos específicos para ese caso.

Dados los retrasos que se prevén en la aplicación del Código IGS, la utilización estricta de los procedimientos de control tradicionales conduciría a la detención de un número considerable de buques en los puertos europeos. Semejante situación sería inaceptable para la mayor parte de éstos, tanto desde un punto de vista económico - por la ocupación de numerosos puestos de atraque- como por los problemas de seguridad derivados de la previsible acumulación de buques en ellos.

En consecuencia, conviene poder levantar la inmovilización del buque, que normalmente debe dictarse en caso de que no se presenten los certificados IGS, de modo que pueda abandonar el puerto para regularizar su situación. Evidentemente,

este levantamiento de la inmovilización del buque sólo podrá decidirse si no existen otras deficiencias graves que la hagan necesaria.

El buque autorizado a abandonar el puerto por la autoridad competente en estas circunstancias sigue obligado a cumplir las prescripciones del Código IGS, y los puertos comunitarios deberán negarle el acceso hasta que el propietario o explotador haya demostrado a las autoridades del Estado miembro que dictó la inmovilización que el buque dispone de certificados válidos expedidos de conformidad con el Código IGS.

2.3. Modificación del ámbito de aplicación del procedimiento de "comitología"

El procedimiento establecido en el apartado b) del artículo 19 de la Directiva 95/21/CE no permite recurrir al Comité creado en virtud del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE excepto para actualizar los anexos en función de las enmiendas a los convenios, protocolos, códigos, resoluciones de las organizaciones internacionales pertinentes y MA que hayan entrado en vigor.

En consecuencia, una actualización de la propia directiva como la descrita en el punto 2.1, que no se limite a los anexos, sólo puede llevarse a cabo con una propuesta de Directiva del Consejo.

Teniendo en cuenta de que el control del Estado del puerto tiene por objetivo verificar el cumplimiento de gran número de convenios, códigos y resoluciones internacionales, que son objeto de modificaciones continuas en la Organización Marítima Internacional, se propone que el procedimiento descrito en el artículo 19 de la Directiva sea aplicable a la totalidad de la misma, y no solamente a sus anexos.

Directiva 97/.../CE del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/21CE 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)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado,

Vista la Directiva 95/21CE del Consejo, de 19 de junio de 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)[1],

1. Considerando que el apartado 1 del artículo 2 de la Directiva 95/21/CE especifica que los convenios internacionales citados son los vigentes en la fecha de adopción de la misma;

2. Considerando que, con posterioridad a que se adoptara la Directiva 95/21/CE, han entrado en vigor distintas enmiendas al Convenio SOLAS 74, al Convenio MARPOL 73/78 y al Convenio STCW 78, las cuales conviene aplicar a efectos de dicha Directiva;

3. Considerando que el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), aprobado por la Organización Marítima Internacional el 4 de noviembre de 1993, establece un sistema de gestión de la seguridad aplicable tanto a bordo de los buques como a las compañías responsables de su explotación, sistema que será verificado por la administración bajo cuyas competencias dicha compañía desarrolle su actividad;

---

[1] DO nº L 157 de 7.7.1995, p. 1.

4. Considerando que el Código IGS es una contribución fundamental a la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino en las aguas de la Comunidad;

5. Considerando que el Reglamento (CE) n° 3051/95 del Consejo[2], de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada, establece la aplicación obligatoria y anticipada de las disposiciones del Código IGS a todo transbordador de carga rodada que viaje con origen o destino en un puerto europeo, con independencia del pabellón que enarbole;

6. Considerando que el Código IGS entrará en vigor internacionalmente el 1 de julio de 1998 para todos los buques de pasaje, petroleros, buques cisterna quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas;

7. Considerando que el retraso en la aplicación de lo dispuesto en el Código IGS en que han incurrido a nivel internacional las compañías navieras y las administraciones de varios Estados de abanderamiento genera una situación muy preocupante desde el punto de vista de la seguridad marítima y la protección del medio ambiente;

8. Considerando que han de intensificarse las medidas de control a nivel comunitario, a fin de aplicar las obligaciones derivadas del Código IGS desde el momento de su entrada en vigor; que tales medidas deben incluir la inmovilización de todo buque que carezca de los certificados expedidos de conformidad con el citado Código;

9. Considerando que, en ausencia de otras anomalías graves que justifiquen la inmovilización del buque, conviene que el Estado miembro interesado pueda levantar la inmovilización de dicho buque; que, no obstante, no se deberá permitir al buque en cuestión el acceso a los puertos comunitarios hasta que se le hayan expedido válidamente los oportunos certificados de conformidad con el Código IGS;

10. Considerando que conviene poder modificar la Directiva 95/21/CE mediante un procedimiento simplificado, para recoger las enmiendas introducidas en los convenios internacionales y el Memorando de Acuerdo mencionados en el artículo 2; que el procedimiento previsto en el artículo 18 de la Directiva parece el más adecuado para introducir tales modificaciones; que conviene completar el artículo 19 con ese fin,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

---

[2] DO n° L 320 de 30.12.1995, p. 14

La Directiva 95/21/CE queda modificada del siguiente modo:

1. En el apartado 1 del artículo 2, la frase "en vigor en la fecha de adopción de la presente Directiva" se sustituye por "en vigor a 1 de julio de 1998".

2. Se inserta el siguiente artículo 9bis:

"artículo 9 bis

Procedimiento aplicable en caso de ausencia de certificados IGS

1. Cuando la inspección revele la falta del certificado de gestión de la seguridad o de la copia del certificado de conformidad expedidos de conformidad con el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), la autoridad competente tomará las medidas necesarias para la inmovilización del buque.

2. Incluso en ausencia de la documentación a que se refiere el apartado 1, si la inspección no revela otras anomalías que justifiquen la inmovilización, la autoridad competente podrá autorizar al buque a abandonar el puerto. En caso de adoptar tal decisión, dicha autoridad la notificará inmediatamente a las autoridades competentes de los demás Estados miembros.

3. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que ningún buque que haya sido autorizado a abandonar un puerto de un Estado miembro en las circunstancias previstas en el apartado 2 reciba permiso de entrada en ningún otro puerto de la Comunidad hasta que el propietario o explotador del mismo demuestre, a satisfacción del Estado miembro en el que se dictó la inmovilización, que el buque dispone de certificados válidos expedidos de conformidad con el Código IGS."

3. Se añade la letra c) siguiente al artículo 19:

"c) aplicar, a los fines de la presente Directiva, las modificaciones posteriores que entren en vigor en relación con los convenios internacionales y el Memorando de Acuerdo mencionados en los apartados 1 y 2 del artículo 2.

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 1 de julio de 1998. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una 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.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas,...

ISSN 0257-9545

COM(97) 416 final

# DOCUMENTOS

ES

07 04 05 14

N° de catálogo : CB-CO-97-421-ES-C

ISBN 92-78-23707-8

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo

10