Dictamen del Comité Económico y Social sobre la «Propuesta de Directiva del Consejo sobre las condiciones exigibles para la explotación en la Comunidad de servicios regulares de transbordadores de pasaje de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad» [1]

(98/C 407/18)

El 9 de marzo de 1998, de conformidad con el apartado 2 del artículo 84 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, aprobó su dictamen el 15 de julio de 1998 (ponente: Sr. Chagas).

En su 357º Pleno de los días 9 y 10 de septiembre de 1998 (sesión del 9 de septiembre de 1998) el Comité Económico y Social ha aprobado por 109 votos a favor y 3 abstenciones el presente Dictamen.

1. Síntesis de la propuesta de la Comisión

1.1. Las normas de seguridad básicas en el ámbito del transporte marítimo son fijadas a nivel internacional por la Organización Marítima Internacional (OMI). Después de la tragedia del transbordador «Estonia» en 1994, que costó 852 vidas, el Consejo de Ministros de Transportes pidió a la Comisión Europea que presentase propuestas para brindar las mayores garantías de seguridad posibles a los pasajeros que viajan por mar con origen o destino en los puertos de la UE.

1.2. Los objetivos principales de esta propuesta, que se inscribe en la línea de la legislación adoptada por el Consejo en 1995 para hacer obligatorio el código internacional de la OMI de gestión de la seguridad (Código IGS) para los transbordadores de carga rodada [2] y de la propuesta de Directiva que introduce un sistema obligatorio de registro de quienes viajan a bordo de buques de pasaje [3], son los siguientes:

— obtener una interpretación más armonizada de las prescripciones de seguridad internacionales;

— asegurar la aplicación efectiva de dichas prescripciones y de la legislación comunitaria pertinente;

— garantizar la transparencia de las condiciones exigidas para la explotación de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad en servicios regulares con destino u origen en los puertos de los Estados miembros, para todas las partes interesadas: las administraciones del Estado de acogida y del Estado de abanderamiento, y las compañías.

1.3. Con la Directiva propuesta se pretende:

— establecer las condiciones relacionadas con la seguridad marítima que tendrán que satisfacer las compañías para poder explotar dichos buques y naves;

— instituir un régimen para verificar el cumplimiento de las condiciones exigidas a tales buques y naves antes de su entrada en servicio regular y, posteriormente, a intervalos periódicos;

— garantizar la participación de los Estados de acogida en la investigación de los accidentes marítimos;

— evitar que el Estado del puerto realice inspecciones ampliadas, y

— facilitar la explotación o la transferencia a servicios similares de buques y naves que cumplan las prescripciones de la Directiva.

1.4. La Directiva propuesta pretende garantizar un sistema de seguridad común a todos los buques y naves señalados, independientemente del pabellón que enarbolen. Los barcos deberán estar provistos de un registrador de datos de la travesía (RDT), equivalente a las cajas negras de los aviones, en las que queda constancia de todas las informaciones útiles para la investigación de un accidente. Las compañías deben garantizar que el capitán dispone de la información oportuna sobre los sistemas costeros de guía y otros sistemas de información, tal como establecen los Estados miembros de conformidad con el apartado 2 del artículo 10.

1.4.1. La Comisión subraya la necesidad de una nueva Directiva, puesto que los objetivos en perspectiva no podrán ser alcanzados con la Directiva 95/21 («control del Estado del puerto») [4], que sólo obliga a efectuar inspecciones a un 25 %, como mínimo, del número de buques extranjeros que hagan escala en los puertos de los Estados miembros. Además, a diferencia de la Directiva 95/21, la propuesta objeto del presente Dictamen está dirigida a todos los transbordadores y naves

---

[1] DO C 108 de 7.4.1998, p. 123.

[2] Reglamento (CE) nº 3051/95 del Consejo, de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de los transbordadores de pasajeros de carga rodada, DO L 320 de 30.12.1995, p. 14. Dictamen del CES: DO C 236 de 11.9.1995, p. 42.

[3] Propuesta de Directiva del Consejo sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje, DO C 31 de 31.1.1997, p. 5. Dictamen del CES: DO C 206 de 7.7.1997, p. 111.

[4] Directiva 95/21/CE 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), DO L 157 de 7.7.1995, p. 1. Dictamen del CES: DO C 393 de 31.12.1994, p. 50.

de gran velocidad, con independencia de que se dediquen al tráfico nacional o al internacional.

2. Observaciones generales

2.1. El Comité Económico y Social acoge favorablemente la propuesta, en cuanto que constituye una medida positiva que contribuye a la seguridad tanto de los pasajeros con origen o destino en los puertos de la Comunidad como de los trabajadores de mar empleados en tales buques y naves.

2.2. La idea de un régimen de inspecciones obligatorias ampliadas parece una forma satisfactoria de alcanzar ese objetivo, dada la diferente naturaleza del empleo de un Estado miembro a otro debida a la diversidad de los tipos de barcos y a la localización de las principales rutas. Aun apreciando la necesidad de coherencia con la legislación internacional y los convenios, códigos y resoluciones de la OMI, un régimen de ese tipo resulta deseable. Se observa que la Comisión tomó en consideración restringir a los armadores comunitarios el derecho de explotar el transporte público. Aunque esto habría simplificado el procedimiento normativo, gracias a la aplicación directa de la legislación comunitaria, la Comisión lo consideró contrario a su política de mercados abiertos.

2.2.1. La opción alternativa, teniendo presente el mercado interior y la política de mercados abiertos, sólo resultará eficaz, a la luz de las normas y principios internacionalmente acordados, si hay mecanismos satisfactorios de inspección y aplicación. En este contexto, el concepto de «Estado de acogida» es apropiado, pero necesita requisitos, obligaciones y responsabilidades adicionales y tiene que aplicarse a todos los buques y naves en cuestión, puesto que en caso contrario no diferiría del concepto de «Estado del puerto».

2.2.2. Los requisitos adicionales destinados a mejorar la seguridad deben ser transparentes y concretos, para generar confianza pública. Para ganarse esta confianza y mantenerla es preciso un planteamiento coherente y proactivo en toda la Comunidad.

2.3. Un procedimiento de investigación eficiente y eficaz de los accidentes en el que, además del Estado de abanderamiento o del Estado del puerto, participen los Estados miembros de origen o de destino de los buques y naves de referencia, es no sólo deseable, sino también esencial, para tranquilizar a los ciudadanos de esos Estados en cuanto a la realización de las investigaciones.

2.4. La introducción obligatoria del Código IGS ha sido una medida bien recibida. Sin embargo, su eficacia depende de que exista un régimen obligatorio de reconocimiento e inspección que sea satisfactorio.

2.5. El Comité Económico y Social aplaude la referencia a la introducción obligatoria del registro de pasajeros, puesto que esto es fundamental para las autoridades responsables de búsqueda y salvamento. A este respecto, el Comité Económico y Social se remite a su Dictamen [1] sobre la propuesta de la Comisión dirigida a introducir un sistema obligatorio de registro de pasajeros.

3. Observaciones específicas

3.1. El Comité toma nota de la inclusión de las naves de pasaje de gran velocidad, dado que están en competencia directa con los transbordadores de pasaje de carga rodada. Se consideran incluidas las embarcaciones que en algunos Estados miembros se denominan transbordadores de carga rodada de mercancías y naves de transporte de mercancías de gran velocidad, cuando se dediquen al transporte de pasajeros.

3.2. No deberían hacerse excepciones a los requisitos de seguridad que es preciso cumplir antes de la entrada en servicio de un buque o una nave, ni tampoco en relación con las inspecciones periódicas.

3.3. Aunque la Comisión reconoce que, para atender a sus obligaciones, algunos Estados miembros necesitarán incrementar su plantilla de inspectores cualificados, deberá examinarse con más atención lo referente a la consignación de recursos adecuados.

4. Observaciones específicas sobre los artículos y anexos

4.1. *Artículo 5*

4.1.1. Aun reconociendo que no hace falta repetir lo que es obvio, el Comité subraya que es necesario garantizar que cuando el órgano de reglamentación de un Estado miembro delegue la realización de reconocimientos obligatorios en relación con los buques y naves que enarbolen su pabellón, el Estado de acogida tenga la facultad de efectuar verificaciones. Esto debería garantizarse hasta que se aplique plenamente el Protocolo de 1998 relativo al sistema armonizado de reconocimientos y certificación. En los artículos 5 y 6 debería establecerse que los Estados de acogida deberán velar por el cumplimiento de los requisitos.

4.1.2. El Comité Económico y Social celebra que se instalen registradores de datos de la travesía (RDT) que respondan a las especificaciones técnicas establecidas en la OMI.

---

[1] Propuesta de Directiva del Consejo sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje, DO C 31 de 31.1.1997, p. 5. Dictamen del CES: DO C 206 de 7.7.1997, p. 111.

4.2. *Artículo 6*

4.2.1. El Comité aprueba la referencia a una falta de cooperación por parte del Estado de abanderamiento y la eventual necesidad de que un armador recurra a un pabellón alternativo. Es importante que el Estado de abanderamiento disponga de la infraestructura administrativa necesaria para mantener el régimen de seguridad instituido en la UE.

4.3. *Artículo 7*

4.3.1. Nada se dispone por lo que se refiere a las tasas por el reconocimiento inicial, previo a la entrada en servicio de un buque o nave, ni por los reconocimientos realizados de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 3. Debería tomarse en consideración esta cuestión.

4.3.2. Para reconocimientos subsiguientes, distintos de los mencionados en el apartado 3, y en defecto de una disposición específica sobre las tasas de inspección, se entiende que se aplicará lo dispuesto en la Directiva 95/21.

4.3.3. Si bien se acepta que es preciso que uno de los reconocimientos no programados se lleve a cabo durante una travesía regular, no debería ser obligatoria la realización del segundo reconocimiento no programado.

4.4. *Artículo 8*

4.4.1. El Comité Económico y Social acoge favorablemente la disposición que establece una evaluación conjunta por parte de un equipo integrado por inspectores cualificados de los Estados de acogida, por constituir un medio para eliminar incoherencias y reducir las inconveniencias causadas a las compañías. Sin embargo, es preciso clarificar más lo referente a la coordinación de responsabilidades cuando están implicados más de un Estado de acogida. Lo mismo cabe decir en cuanto a la clarificación de las disposiciones transitorias para los buques y naves que ya están en servicio.

4.5. *Artículo 9*

4.5.1. El Comité celebra la creación de un mecanismo que garantice la participación del Estado o Estados «de acogida» en el procedimiento de investigación de un accidente. Sin embargo, es preciso clarificar más la relación e implicación del Estado o Estados de acogida y del Estado del pabellón en dicha investigación.

4.5.2. El Comité otorga considerable importancia al establecimiento por los Estados miembros de procedimientos detallados y completos para la investigación de siniestros marítimos, en los que participen todas las partes interesadas y que cumplan con lo dispuesto en la regla 21 del capítulo I del Convenio SOLAS.

4.6. *Anexo 3*

4.6.1. En este anexo (o en el anexo 5) debe hacerse referencia a las cartas de navegación y publicaciones.

4.6.2. El Comité aprueba que se prevea la evaluación de la fatiga y de los sistemas de turnos de la tripulación. En este contexto, se reconoce que las disposiciones de la OMI y de la OIT son el criterio adecuado.

4.7. *Anexo 5*

4.7.1. Al Comité le parece acertado que en el apartado 8 se aluda a impedir la entrada de pasajeros en los espacios de categoría especial y espacios cerrados de carga rodada cuando el buque o la nave esté en el mar. Este requisito es coherente con lo dispuesto en la regla II-1/20-3 del Convenio SOLAS (y el apartado II-1/B/17.2. del anexo 1 de la Directiva 98/18/CE) sobre acceso a las cubiertas de carga rodada. No obstante, debe prestarse atención a este tema puesto que hay informes que denuncian que en algunas rutas no se respeta esta medida.

4.8. *Anexo 6*

4.8.1. El Comité propone que en el apartado 3 se sustituya la expresión «más comúnmente hablada en el mar» por las palabras «usada para la comunicación a bordo».

4.8.2. El Comité propone que en el apartado 4 no se haga únicamente referencia al Convenio SOLAS de 1974, sino también a los criterios que figuran en el anexo VII de la Directiva de 1995 sobre el control del Estado del puerto.

Bruselas, el 9 de septiembre de 1998.

El Presidente

del Comité Económico y Social

Tom JENKINS