

Dictamen sobre la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo relativa al cambio de registro de buques dentro de la Comunidad⁽¹⁾

(91/C 60/10)

El 21 de junio de 1990, de conformidad con el artículo 84 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de transportes y comunicaciones, encargada de preparar los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 12 de diciembre de 1990 (ponente Sr. Velasco Mancebo)

En su 282º pleno (sesión del 18 de diciembre de 1990), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen

1. Introducción

1.1. Dentro de la Comunicación « Un futuro para los transportes marítimos »⁽²⁾ que la Comisión presenta como base del desarrollo de unas « medidas destinadas a mejorar las condiciones de explotación de los transportes marítimos de la Comunidad », se contemplaba, en el apartado de « Posibilidades de acción y medidas de acompañamiento », el proceso de armonización técnica, normalización y transferencia de buques entre países de la Comunidad. En el documento se veía la necesidad de estimular esas medidas con el objetivo de incrementar la competitividad de la flota así como la seguridad de su desenvolvimiento.

1.2. La transferencia de navíos dentro de la Comunidad se incluía, en dicha Comunicación, como parte de la Sección IV derechos ligados a la matriculación en el registro EUROS. Junto al articulado de transferencia (artículo 12), se explicitaba la necesidad de reconocimiento de cualificaciones de los marinos comunitarios.

1.3. La utilidad de una liberalización del intercambio de buques dentro de la Comunidad se argumentaba vigorosamente por el importante ahorro de costes que significaría para el armador sustitución de equipos existentes, puestas a prueba, pagos de derechos de acuerdo y retrasos.

1.4. En este marco, se precisaba, que si, con el fin de esta liberalización de transferencias quedaban todavía posibilidades para su logro por medio del reconocimiento de normas, no obstante, se tenían que dar pasos en el camino de la armonización técnica y en la normalización comunitaria.

Para ello, se decía, sería deseable que la Comunidad adoptase una posición próxima a la Organización Marítima Intergubernamental (OMI)

1.5. Así, en los artículos 12 y 13 (Transferencia de navíos y reconocimiento de cualificaciones), se prevén unas normas técnicas de base que deberían ser aprobadas por el Consejo el próximo 1 de julio de 1991

2. Antecedentes

2.1. Existen diversos pronunciamientos del Comité Económico y Social en este ámbito que pueden servir de base para la construcción de nuestra opinión.

2.2. En el dictamen del Comité Económico y Social sobre « la propuesta de Directiva del Consejo sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que entren y salgan de los puertos marítimos de la Comunidad y transporten mercancías peligrosas o contaminantes en paquetes »⁽³⁾ (ponente Sra. Bredima Savopoulou) se decía

« — La Comunidad tiene dos alternativas o bien podría introducir sus propios requisitos y normas diferentes, o bien podría contribuir al efectivo cumplimiento de las normas internacionales. La sección recomienda que la Comunidad siga la segunda línea de acción respetando las normas internacionales estipuladas por agencias marítimas internacionales especializadas, mediante su inclusión en la legislación comunitaria y asegurando su estricta observancia.

— La Organización Marítima Intergubernamental (OMI), agencia especializada de las Naciones Unidas con 133 países miembros, es el organismo por « excelencia » para abordar la seguridad del transporte marítimo y la protección del medio ambiente marino.

— Es conveniente poner de relieve que, además de los países miembros de la OMI, también toman parte de los debates de la OMI organizaciones representativas de toda la gama de partes interesadas (como, por ejemplo, industrias navieras, industrias químicas, ecologistas y marinos) »

⁽¹⁾ DO nº C 153 de 22.6.1990, p. 14

⁽²⁾ Doc. COM(89) 266 final

⁽³⁾ DO nº C 329 de 30.12.1990

2.3. En cuanto al dictamen del Comité Económico y Social sobre medidas de apoyo a la flota comunitaria se afirmaba (ponente: Sr. Whitworth)⁽¹⁾:

— « El Comité ve con agrado el principio de reconocimiento mutuo de normas técnicas y el de una más fácil transferencia de buques, y apoya la propuesta de que dichas transferencias se efectúen en base a las normas internacionales establecidas en la OMI con la intención de mantener y mejorar la normativa global de la Comunidad. »

y también:

— « La política común de transportes deberá ser socialmente beneficiosa al permitir cubrir las necesidades de transporte desde un punto de vista económico global a la vez que mejora las condiciones de vida y de trabajo de las personas empleadas en dicha actividad. »

3. La propuesta de Reglamento

3.1. El espíritu de la propuesta insiste en la idea de una mayor facilidad en la transferencia de buques, evitando costes de explotación del buque.

3.2. La Comisión propone el reconocimiento recíproco de certificados internacionales para dar un paso positivo en la libre transferencia de buques en el interior de la Comunidad.

3.3. Sin embargo, la Comisión expresa que la libre circulación de bienes sólo podrá alcanzarse mediante el principio de la armonización técnica del equipo de buques y su certificación, tal como se define en la Resolución del Consejo del 7 de mayo de 1985 concerniente a una nueva aproximación en materia de armonización técnica y normalización.

3.4. En ese sentido, la propuesta expresa en sus dos primeros considerandos las líneas sobre las que se mueve el espíritu del proyecto: alto nivel de seguridad y competitividad. En relación al problema de seguridad es claro que las normas de la OMI serán base fundamental de trabajo.

3.5. También, la Comisión propone un comité de expertos que resuelvan los conflictos de interpretación que se deriven del proceso de reconocimiento mutuo.

4. Observaciones generales

4.1. El Comité apoya la propuesta de la Comisión considerando que facilita claramente la ampliación del

mercado interior para el comercio de buques; contemplando, a su vez, los problemas de compatibilidad con las acciones relacionadas con la seguridad y medio ambiente.

4.2. Sin embargo, algunas preocupaciones pueden perfilarse para el proceso de liberalización.

4.2.1. La propuesta de la Comisión parece entrar en contradicción, a medio plazo, con la doctrina del Comité Económico y Social. De hecho, la propuesta contempla un reconocimiento mutuo de certificados transitorios, hasta el momento en que se desarrollen unos requisitos comunitarios. El Comité Económico y Social se ha pronunciado por una primacía de la norma internacional y su reconocimiento comunitario.

4.2.2. El Comité se ratifica, por supuesto, en sus dictámenes anteriormente expuestos y añade la preocupación de que las normas internacionales sean adaptadas de manera que ningún país comunitario con normas que impliquen altos niveles de seguridad técnica ligados a condiciones de trabajo se vea obligado a reducir esos niveles.

Asimismo, el Comité considera que se debería tener cuidado en que el ahorro de costes no implique pérdidas de seguridad o peligros para el medio ambiente, tanto a nivel nacional como comunitario.

Para ello, la Comunidad debería defender en las organizaciones internacionales que esas premisas fueran respetadas. Es imprescindible, para que eso se consiga, exigir una mayor precisión en las normas y en las responsabilidades nacionales, con el fin de evitar diferencias de interpretación.

En cualquier caso y de acuerdo con la filosofía expresada por el Comité, se debería tender a una mejora de las condiciones de seguridad nacionales.

4.2.3. El Comité constata que no se incluyen los buques de pasajeros y exhorta a la Comisión que proponga en el plazo más rápido posible un Reglamento que permita la libre transferencia de estos navíos, garantizando un alto nivel de seguridad.

4.2.4. Asimismo, expresa su conformidad con la creación del Comité de expertos, pero desearía que se idease una fórmula de consulta, ante los conflictos de seguridad, parecida a la instituida por la OMI, es decir: consulta con empresarios, sindicatos, ecologistas y consumidores.

5. Observaciones particulares

5.1. En lo que se refiere a los requisitos técnicos de base que el Consejo deberá establecer el 1 de julio de 1991, deberían limitarse a la armonización y normaliza-

⁽¹⁾ DO nº C 56 de 7. 3. 1990.

cion de aquellas normas que por considerarse por debajo de un umbral mínimo deberían reformarse como propuesta comunitaria a la OMI para su aprobación.

5.2. Artículo 9

Primer párrafo: se sustituirá « podrá » por « deberá ».

Hecho en Bruselas, el 18 de diciembre de 1990.

*El Presidente
del Comité Económico y Social*

François STAEDELIN

Dictamen sobre:

- la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 3164/76 relativo al acceso al mercado de los transportes internacionales de mercancías por carretera y
- la propuesta de Reglamento (CEE) del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 4059/89 por el que se determinan las condiciones de admisión de los transportistas no residentes en los transportes nacionales de mercancías por carretera en un Estado miembro

(91/C 60'11)

El 6 de diciembre de 1990, de conformidad con el artículo 75 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre las propuestas mencionadas arriba.

En su 282º pleno (sesión del 18 de diciembre de 1990), el Comité Económico y Social ha aprobado por unanimidad el siguiente dictamen (ponente general: Sr. Eulen), sin perjuicio de las observaciones siguientes.

El Comité Económico y Social acoge favorablemente las propuestas de Reglamento bajo reserva de las siguientes observaciones.

1. Propósito de la Comisión

1.1. Debido a la ampliación de la Comunidad como consecuencia de la unificación alemana, el contingente comunitario deberá aumentarse a partir de 1991 en consonancia con el transporte de mercancías adicional. Las autorizaciones comunitarias suplementarias para el transporte internacional de mercancías por carretera deberán repartirse, como ocurrió con ocasión de la adhesión de España y Portugal a la Comunidad, entre los Estados miembros.

1.2. Por la misma razón, el actual contingente de 15 000 autorizaciones de cabotaje para el período comprendido entre el 1 de enero de 1991 y el 30 de junio de 1991 deberá incrementarse con otras 298 autorizaciones, que habrán de repartirse entre los Estados miembros de conformidad con los principios de distribución del contingente comunitario para 1991.

2. Observaciones generales

Las declaraciones sobre política de transportes emitidas por el Comité Económico y Social en su dictamen sobre la Comunidad y la unificación alemana (ponente general: Sr. Petersen) del 20 de noviembre de 1990⁽¹⁾ esclarecen el trasfondo de la correspondiente Resolución del Consejo. En su dictamen, el Comité acoge con satisfacción el propósito de la Comisión de centrar su atención especialmente en el desarrollo de las infraestructuras en el eje Este-Oeste, a fin de no obstaculizar la fusión de los espacios económicos europeos ni dificultar el consiguiente intercambio de mercancías, debido a la existencia de cuellos de botella en el sistema de transportes. En este sentido, la adaptación prevista representa una analogía en la normativa relativa al acceso al mercado.

⁽¹⁾ Doc. CES 1378/90