



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 3.12.2002
COM(2002) 681 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN
AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO**

SOBRE EL REFUERZO DE LA SEGURIDAD MARÍTIMA

TRAS EL NAUFRAGIO DEL PETROLERO «PRESTIGE»

Índice

Introducción

I - Primera parte: aplicación acelerada de las medidas de los paquetes de medidas «ERIKA-I y ERIKA-II»

1. Iniciativas tomadas por la Comisión con vistas a una aplicación anticipada de los paquetes de medidas ERIKA-I y ERIKA-II

- Aceleración de la constitución de la Agencia Europea de Seguridad Marítima
 - Mayor seguimiento de las actividades de las acciones de clasificación
 - Instauración de una red telemática transeuropea de seguimiento del tráfico marítimo
 - Publicación de una lista indicativa de buques que no cumplen la normativa, de conformidad con la Directiva 95/21/CE
 - Aceleración de la preparación de los planes de acogida de buques en lugares de refugio
2. Instrucciones a los Estados miembros tras el accidente del PRESTIGE
- Contratación de un número suficiente de inspectores para los controles del Estado del puerto
 - Medidas necesarias para efectuar un número suficiente inspecciones en todos los puertos y fondeaderos de la Unión Europea
 - Medidas para aumentar la protección de las víctimas de accidentes de contaminación

II – Segunda Parte - Iniciativas complementarias

1. Medidas específicas para el transporte de fuelóleo pesado
2. Responsabilidad e indemnizaciones
 - Modificaciones al régimen internacional de responsabilidad en casos de contaminación por el petróleo
 - Otras sustancias contaminantes
3. Sanciones penales
4. Instauración de un sistema de aceptación comunitaria de certificados de competencia de marinos concedidos fuera de la Unión Europea
5. Informes de los prácticos
6. Protección de las aguas costeras de la UE

III – Tercera parte - Actuación a nivel internacional

- Alejamiento de buques peligrosos de las principales rutas marítimas
- Procedimientos de auditoría de los Estados de pabellón

IV - Cuarta parte: Cooperación con el sector

ANEXO 1 – Paquetes de medidas ERIKA-I y ERIKA-II

ANEXO 2 – «Lista negra» indicativa de los buques que habrían sido prohibidos con arreglo a las últimas modificaciones de la Directiva sobre el control del Estado del puerto

ANEXO 3 – Inspecciones de control del Estado del puerto por parte de los Estados miembros

INTRODUCCIÓN

El 13 de noviembre de 2002, el PRESTIGE, petrolero de casco único con una antigüedad de 26 años, pabellón de las Bahamas y cargado con 77.000 toneladas de fuelóleo pesado, sufrió una avería grave enfrente de las costas de Galicia. Las operaciones de remolcado, dificultadas por unas condiciones meteorológicas particularmente adversas, no pudieron evitar que el PRESTIGE se hundiera el 19 de noviembre a unas 130 millas de las costas españolas, encerrando aún en su interior la mayor parte de la carga.

Ante la amenaza de marea negra que se cernía sobre la costa gallega, la Comisión, a través de su centro de información y seguimiento (MIC) en materia de contaminación accidental, reaccionó inmediatamente. Coordinó las solicitudes de asistencia en la lucha anticontaminación formuladas por España y Portugal. Por otro lado, se envió un equipo compuesto por los mejores expertos europeos que existen en la lucha contra la contaminación para ofrecer el mejor asesoramiento en materia de técnicas de lucha y procedimientos de protección del litoral, y en particular de los lugares más sensibles desde el punto de vista medioambiental e integrados en la red Natura 2000.

Este nuevo accidente, acaecido menos de tres años después del naufragio del ERIKA, demuestran la necesidad y la urgencia de aplicar una política rigurosa para proteger las costas y los ciudadanos europeos contra este tipo de catástrofes.

En términos generales, el naufragio del PRESTIGE pone una vez más de relieve la vulnerabilidad de la UE, cuyo abastecimiento de petrolero se lleva a cabo en un 90% por vía marítima. En este sentido es totalmente legítimo sentir preocupación por los riesgos vinculados al aumento del tráfico marítimo del petrolero, a menudo a cargo de buques que transportan cantidades de petrolero mucho mayores que las del PRESTIGE. Por ello se hace necesario, como subraya el Libro Verde de la Comisión de 29 de noviembre 2000, relativo a una estrategia europea de seguridad del abastecimiento energético, que se instaure lo antes posible a nivel comunitario una estrategia de abastecimiento basada en la diversificación de las formas de transporte del petrolero, y especialmente en la construcción de oleoductos.

Por otro lado, y por lo que se refiere más concretamente al transporte de fuelóleo pesado, responsable de tantos casos de contaminación marítima, hay que subrayar que, aunque sólo representa un 10% del tráfico marítimo de hidrocarburos, su utilización sigue siendo fundamental para la alimentación de centrales térmicas y para el aprovisionamiento de buques de comercio.

Después del accidente del ERIKA la Comisión reaccionó inmediatamente y propuso, en su Comunicación sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo de 21 de marzo de 2000¹, un primer paquete de medidas destinadas a aumentar de forma significativa la seguridad del transporte marítimo de petróleo, que el 6 de diciembre de 2000 fue completado por un segundo paquete de medidas² (véase anexo I).

Las medidas adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo sólo comenzarán a entrar en vigor de forma progresiva a partir de enero de 2003. La Comisión lamenta la lentitud en la adopción y puesta en práctica de estas propuestas. Hay que subrayar que, en la reunión del

¹ COM(2000) 142 final

² COM(2000) 802 final

Consejo Europeo de Niza, celebrado los días 7, 8 y 9 de diciembre de 2000, los Estados miembros se comprometieron a aplicar de forma anticipada las disposiciones aprobadas por los Quince, ya que no necesitaban integrarse en un marco internacional. El accidente del PRESTIGE hace aún más necesario un compromiso firme por parte de los Estados miembros para aplicar los paquetes ERIKA de manera urgente y sin esperar los plazos oficialmente fijados.

Por otro lado, algunos elementos importantes de los paquetes de medidas ERIKA, y en particular el calendario de retirada de los petroleros de casco único, han perdido fuerza a raíz de las reuniones del Consejo que, por otro lado, se ha negado a proseguir las negociaciones sobre el Fondo COPE a nivel comunitario, prefiriendo transferir tales decisiones a la Organización Marítima Internacional (OMI). A título de ejemplo, el calendario propuesto por la Comisión en su propuesta inicial preveía poner fuera de servicio petroleros del tipo del PRESTIGE con una antigüedad de 23 años (el PRESTIGE tenía 26 años en el momento del accidente).

El accidente del PRESTIGE confirma que el enfoque adoptado por la Comisión en la propuesta de los "paquetes de medidas ERIKA-I y ERIKA-II" era acertado. Los resultados del accidente del petrolero PRESTIGE muestran por sí solos que no es necesario poner sobre el tapete un gran número de nuevas propuestas legislativas; se trata simplemente de llevar a la práctica de forma rápida y efectiva al marco legislativo comunitario ya existente.

Por todo ello la Comisión quisiera, con la presente Comunicación:

- invitar al Consejo Europeo, en su reunión de Copenhague los días 12 y 13 de diciembre, a aprobar, como medida de urgencia, las orientaciones contenidas en la presente Comunicación;
- invitar al Parlamento Europeo y al Consejo a examinar y respaldar las acciones y medidas propuestas por la Comisión en la presente Comunicación;
- subrayar la necesidad de que los Estados miembros apliquen de forma anticipada, con relación a las fechas previstas, las medidas adoptadas en el marco de los paquetes de medidas «ERIKA-I y ERIKA-II »;
- proponer un cierto número de iniciativas complementarias que responden, en particular, a los problemas que plantea el transporte marítimo de productos muy contaminantes, como el fuelóleo pesado transportado por el PRESTIGE;
- invitar a los Estados miembros a trabajar en la Organización Marítima Internacional en pro de un refuerzo de la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación por los buques.

I - Primera parte: aplicación acelerada de las medidas de los paquetes de medidas «ERIKA-I y ERIKA-II»

Las medidas adoptadas por el Parlamento Europeo y el Consejo (véase anexo I) sólo entrarán en vigor a partir del 1 de enero de 2003 (primeras retiradas de petroleros de casco único³), 22 de julio de 2003 (Directivas sobre el control del Estado del puerto y Sociedades de clasificación) y 5 de febrero de 2004 (Directivas sobre el seguimiento del tráfico marítimo).

Consciente de la urgencia de la situación, la Comisión estima necesario no esperar a cumplan los plazos previstos y anticipar la puesta en práctica de los paquetes de medidas ERIKA-I y ERIKA-II. Por otro lado, considera que el accidente del PRESTIGE hace aconsejable reforzar algunos puntos del marco legislativo existente. Finalmente, espera que los Estados miembros y partes interesadas den pruebas de esta misma determinación a la hora de aplicar las medidas.

1. Iniciativas de la Comisión de cara a una aplicación anticipada de los paquetes de medidas ERIKA-I y ERIKA-II

• Aceleración de la constitución de la Agencia Europea de Seguridad Marítima

Con la adopción del Reglamento por el que se instituye la **Agencia Europea de Seguridad Marítima**⁴, la Unión Europea ha decidido dotarse de un importante instrumento encargado de supervisar la eficacia de la normativa comunitaria en materia de seguridad marítima.

La Agencia asistirá a los Estados miembros y a la Comisión en la puesta en práctica de la legislación comunitaria en materia de seguridad marítima. Evaluará la eficacia del régimen comunitario vigente a través de, en particular, auditorías o visitas de control. Podrá centralizar toda la información relativa a la seguridad marítima y hacer las recomendaciones que se impongan.

La Comisión se ha propuesto que la Agencia comience funcionar en los doce meses siguientes a la entrada en vigor del Reglamento constitutivo, y este proceso está en vías de concretización. Más específicamente, el Consejo de Administración de la Agencia ha sido constituido merecer al nombramiento de los quince miembros que representan a los Estados miembros, los cuatro representantes de la Comisión y los cuatro profesionales independientes nombrados por la Comisión. El 4 de diciembre 2002 tuvo lugar una primera reunión del Consejo de Administración, y está prevista una segunda para enero 2003.

La Comisión está finalizando el procedimiento de selección de los candidatos para el puesto de Director Ejecutivo; está prevista una decisión para el 17 de diciembre de 2002. La Comisión transmitirá enseguida sus propuestas al Consejo de Administración para permitirle deliberar sobre ellas en su reunión de enero 2003 y proceda al nombramiento del Director.

³ El sector se ha anticipado, sin embargo, a la medida, y la práctica normal entre los propietarios y fletadores de buques parece ser la de no transportar petróleo bruto o productos petrolíferos hacia puertos de la UE en buques de más de 15 años, y preferentemente en buques de doble casco. Según estadísticas de Intertanko, el porcentaje de petroleros de doble casco ha aumentado de un 39% en 2000 a un 51% a finales de 2002. Intertanko estima que para 2007, 75% de los petroleros serán de doble casco.

⁴ Reglamento (CE) N° 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de 2002 por el que se instituye la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DO N° L 208 de 5.8.2002, p. 1)

A pesar de la incertidumbre que persiste en torno a la sede de la Agencia, la Comisión está dispuesta a seguir adelante. Sin esperar a que el Consejo Europeo tome una decisión sobre la implantación de la Agencia, la Comisión la instalará de forma provisional en sus propios locales. De este modo se habrá hecho todo lo posible para que la Agencia pueda funcionar seis meses antes de la fecha prevista.

- **Mayor seguimiento de las actividades de las acciones de clasificación**

Las sociedades de clasificación que pueden trabajar en nombre de los Estados miembros de la UE son únicamente las reconocidas a nivel comunitario con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 94/57/CE del Consejo⁵. Estas organizaciones deberán ajustarse a unos rigurosos criterios de calidad establecidos en la Directiva, que fueron reforzados a raíz del accidente del petrolero ERIKA. Los servicios de la Comisión han reforzado el rigor de las evaluaciones de las organizaciones reconocidas con el fin de comprobar en todo momento si se ajustan a los criterios establecidos y alcanzan unos determinados niveles de calidad.

A este respecto se ha advertido repetidamente a las sociedades de clasificación que, si desean seguir siendo reconocidas a nivel comunitario, deberán mantener un buen historial en materia de nivel de seguridad y prevención de la contaminación en relación con todos sus buques, independientemente del pabellón o de la región del mundo donde operen. Los servicios de la Comisión han manifestado claramente que aplicarán las nuevas disposiciones de la Directiva de manera estricta y que no dudarán en incoar procedimientos de suspensión o retirada del reconocimiento a nivel comunitario de las organizaciones que no ofrezcan las debidas garantías en materia de seguridad.

Finalmente, habría que estudiar la práctica de las acciones de clasificación consistente en otorgar certificados de navegabilidad a un buque, por un lado con carácter comercial, en nombre del armador, y por otro, por delegación, en nombre del Estado del pabellón encargado de controlar dicho buque. La sociedad de clasificación aparece así a la vez como juez y parte. La iniciativa en este campo debería consistir en primer lugar en examinar con las sociedades de clasificación ya reconocidas a nivel comunitario la posibilidad de modificar estas prácticas para conseguir una mayor separación entre estos dos tipos de controles.

- **Publicación de una lista indicativa de buques que no cumplen la normativa, de conformidad con la Directiva 95/21/CE**

Las modificaciones a la Directiva 95/21/CE sobre el control del Estado del puerto⁶, adoptadas a raíz del accidente del ERIKA, instituyen un procedimiento por el que quedan excluidos los buques que hubieran sido inmovilizados varias veces en los dos o tres años anteriores y que figuren en la "lista negra" de los pabellones con un número de inmovilizaciones superior a la media.

⁵ Directiva 94/57/CE del Consejo de 22 de noviembre de 1994 sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO N° L 319 de 12.12.1994, p. 20), cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de diciembre de 2001 (OJ N° L 19 of 22.1.2002, p. 9)

⁶ Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, sobre control del Estado del puerto (DO N° L 157 de 7.7.1995, p.1), cuya última modificación la constituye la Directiva 2001/106 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de diciembre de 2001 (DO N° L 19 de 22.1.2002, p. 17)

Con el fin de contribuir a la puesta en práctica anticipada del paquete de medidas ERIKA-I, así como de enviar un mensaje claro y fuerte a los armadores y a los Estados del pabellón concernidos acerca del impacto de esta nueva medida, en el Anexo II de la presente Comunicación la Comisión ha incluido una lista de los buques que habrían sido excluidos de los puertos europeos si estuvieran vigentes las últimas modificaciones aportadas a la Directiva 95/21/CE. La lista indicativa la realiza la Comisión a partir de información procedente del Memorando de Acuerdo de París sobre el Control del Estado del Puerto y de la base de datos Equasis.

La Comisión espera que los armadores y los Estados del pabellón de los buques concernidos tomen las medidas que se imponen para ajustarse, antes del entrada en vigor del paquete de medidas ERIKA-I, a las normas de seguridad marítima vigentes.

- **Instauración de una red telemática transeuropea de seguimiento del tráfico marítimo**

La Directiva 2002/59/CE⁷, adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo en el marco del paquete de medidas ERIKA-II, tiene como objetivo la puesta en marcha de un sistema comunitario de seguimiento e información del tráfico marítimo. Los Estados miembros deben aplicar las disposiciones de la Directiva el 5 de febrero de 2004 a más tardar. Disponen, además, de un plazo suplementario hasta finales de 2007 para completar su red nacional de infraestructuras terrestres de seguimiento de buques en sus aguas.

Sin esperar que se cumpla este plazo, y antes incluso de la adopción final de la Directiva, la Comisión ha comenzado los trabajos necesarios para la adopción del sistema comunitario de seguimiento del tráfico marítimo. Este sistema, denominado SafeSeaNet, prevé el establecimiento de una base de datos europeos y de una red telemática entre Estados miembros que deberán recopilar información en tiempo real a través de los transpondedores⁸ de los buques, permitiendo así a las autoridades operativas conocer en todo momento la identidad, posición y carga de los buques que naveguen por aguas europeas.

SafeSeaNet, único ejemplo de sistema de gestión marítima común que cubre al conjunto de Estados miembros (y está abierto a todos los demás Estados ribereños de los mares que rodean a la Unión), permitirá llevar un mayor seguimiento de la navegación, una mejor detección de las situaciones de riesgo para el medio ambiente, incluidos los buques en régimen de tránsito, y una mayor eficacia de las intervenciones en caso de accidentes marítimos.

- **Aceleración de la preparación de los planes de acogida de buques en lugares de refugio**

La Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo,

⁷ Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de junio de 2002 relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (*DO N° L 208 de 5.8.2002, p. 10*)

⁸ Los transpondedores, o A.I.S. (Automatic Identification Systems) son equipos instalados a bordo de los barcos que transmiten de manera automática y continua a los buques que navegan en las proximidades y a las estaciones de la costa un cierto número de datos en relación con la identidad, la posición y la ruta que siguen. La OMI adoptó un calendario de instalación a nivel internacional reproducido en la Directiva y ampliado a todas las categorías de buques.

establece que los Estados miembros deberán establecer unos planes de acogida de buques en peligro en aguas de su jurisdicción.

A la luz de los recientes acontecimientos, la Comisión, sin esperar a febrero de 2004, fecha límite de incorporación de la Directiva, va a tomar la iniciativa de organizar, en colaboración con la Agencia Europea de Seguridad Marítima, una reunión con los Estados miembros a partir de enero de 2003 con el fin de acelerar la preparación de los planes de acogida de buques en peligro para adoptarlos, como muy tarde, en el momento de la entrada en vigor de la Directiva.

2. Instrucciones a los Estados miembros tras el accidente del PRESTIGE

En el contexto de la puesta en práctica anticipada de las medidas de los paquetes ERIKA-I y ERIKA-II, la Comisión pide a los Estados miembros que, sin esperar a la fecha de entrada en vigor prevista,

- **contraten un número suficiente de inspectores para los controles del Estado del puerto**, si fuera necesario entre los antiguos oficiales de la marina mercante, al objeto de hacer frente a las obligaciones impuestas por las modificaciones de la Directiva 95/21/CE, consistentes, fundamentalmente, en el aumento de las inspecciones obligatorias, y que respeten de manera estricta el porcentaje mínimo de inspecciones establecido por dicha Directiva (25%).
- **tomen las medidas necesarias para que en todos los puertos y fondeaderos de la Unión se alcance un nivel suficiente de inspecciones** al objeto de que no se comprometa el efecto disuasivo de la Directiva para con los buques que no respetan la normativa. No sería coherente con los efectos que se esperan de la Directiva 95/21/CE, ni tampoco con los principios de competencia, que algunos puertos o fondeaderos se conviertan en verdaderos "puertos de complacencia" dentro de la propia Unión Europea. En este sentido hay que constatar que un gran número de buques que transitan frente a las costas europeas sólo se detienen en los puertos para repostar combustible, por lo que no son sometidos al mismo grado de control que los buques que efectúan una escala comercial completa. Estas paradas constituyen, sin embargo, la única oportunidad de llevar a cabo un control efectivo sobre estos buques. Es absolutamente necesario que las autoridades encargadas del control portuario de los mismos les presten la misma atención que a los que efectúan escalas comerciales "normales". Para acabar con estas anomalías en la práctica de los controles, y evitar el desarrollo de "puertos de complacencia", la Comisión propondrá nuevas medidas que establezcan un mejor reparto de los controles en los puertos del Unión Europea
- **ratifiquen lo antes posible el Protocolo por el que se constituye un Fondo complementario de indemnización de incidentes de contaminación por el petróleo que deberá cubrir daños de hasta mil millones de euros y ser totalmente operativo para finales de 2003.** Es de importancia fundamental que las víctimas de vertidos de petróleo sean debidamente indemnizadas. La Comisión propuso, en el paquete de medidas ERIKA-II, que aumentarían considerablemente las cantidades disponibles para indemnizar a las víctimas de un incidente de contaminación por el petróleo merced a la constitución de un Fondo de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos en aguas europeas (Fondo COPE), que aumentaría la indemnización total a mil millones de euros, frente al límite máximo actualmente vigente a nivel internacional (185 millones de euros)⁹. Esta medida garantizaría que todas las víctimas que pudieran legítimamente reclamar compensación, sean indemnizadas en caso de vertidos de petróleo en aguas de la UE, y serviría también para acelerar tal compensación. Sin embargo, el Consejo decidió no seguir adelante con la propuesta, sino más bien promover la constitución de un fondo similar a nivel internacional. Dadas las ventajas que el sistema aportaría a los ciudadanos europeos, la Comisión lamenta la falta de progreso en este campo. Como repetidamente ha manifestado, el fondo internacional complementario sólo podría aceptarse como alternativa al Fondo COPE si su límite máximo no es inferior a los mil millones de euros y si todos los

⁹ COM(2000)802 final de 6 de diciembre de 2000.

Estados miembros ribereños participan en él desde el comienzo. Si no es así, es absolutamente fundamental que se adopte rápidamente la propuesta de Fondo COPE, presentada por la Comisión y modificada tras recibir el respaldo del Parlamento Europeo.

II – Segunda Parte - Iniciativas complementarias

La presente Comunicación se centra fundamentalmente en las medidas que podrían tomarse para reducir el riesgo de incidentes graves de contaminación tales como los del ERIKA y el PRESTIGE, y en particular en medidas del ámbito de la seguridad marítima. Sin embargo, estos accidentes pueden contemplarse en un contexto más amplio. Para junio 2003, la Comisión emprenderá una evaluación de si es necesario modificar la legislación vigente y los instrumentos actualmente disponibles, entre ellos los que afectan, en particular, al medio ambiente, la salud, la investigación, la pesca y el desarrollo regional, con el fin de minimizar tanto la posibilidad de accidentes como de daños (inmediatos o largo plazo) derivados de los mismos.

Aunque todavía no se conozcan con certeza las causas precisas del accidente del PRESTIGE, podemos sacar del mismo algunas moralejas. La Comisión propone a los Estados miembros que presten su apoyo a las acciones que se presentan a continuación, como complemento a las medidas ya adoptadas en el marco de los paquetes de medidas ERIKA.

1. Medidas específicas para el transporte de fuelóleo pesado

El fuelóleo pesado es uno de los tipos de petróleo más contaminantes. Debido a su valor comercial relativamente bajo, y al riesgo comparativamente pequeño de explosión un incendio, este producto suele transportarse en buques más antiguos, cercanos al final de su ciclo de funcionamiento, y por ello son los que plantean más problemas de seguridad. Esta anomalía es motivo de preocupación para la Comisión, preocupación que se ha intensificado con los accidentes del ERIKA y el PRESTIGE, buques en ambos casos de casco único, de 26 años de antigüedad y cargados con fuelóleo pesado. En dos accidentes recientes acaecidos en el mar báltico con el BALTIC CARRIER y el PINDAR, se evitaron consecuencias desastrosas este tipo gracias, entre otras cosas, al doble fondo o doble casco con que estaba concebida la estructura de estos petroleros.

Con el fin de minimizar el riesgo de futuros accidentes tales como los sufridos por el ERIKA y el PRESTIGE, la Comisión tiene la intención de **proponer un reglamento que prohíba el transporte de fuelóleo pesado en petroleros de casco único con destino o procedentes de puertos de la UE**. Se invita al Consejo Europeo de Copenhague a que haga un llamamiento político a los Estados miembros para persuadirlos de la importancia de este ámbito. Del mismo modo, la Comisión insta al Consejo a que le otorgue un mandato de negociación lo antes posible al objeto de que los países candidatos a la adhesión en la UE y otros países cercanos involucrados en el comercio de fuelóleo pesado en aguas de la UE apliquen los mismos principios a través de acuerdos administrativos que podrán establecerse a través de los marcos de cooperación existentes, tales como el Memorando de Acuerdo de París sobre el Control del Estado del Puerto y Euro-Med.

2. Responsabilidad e indemnizaciones

- **Modificaciones al régimen internacional de responsabilidad en casos de contaminación por el petróleo**

La Comisión ha considerado que algunos aspectos del régimen internacional de responsabilidad en casos de contaminación por el petróleo necesitan ser revisados. Es necesario alcanzar una mayor equidad en la responsabilidad incurrida por los operadores involucrados en el transporte marítimo de petróleo, así como una aplicación más estricta del principio "quien contamina paga". Puesto que la intervención a nivel internacional es la única manera de llevar a cabo tal revisión, la acción de los Estados miembros es fundamental a tal efecto. **En particular, los Estados miembros deben dar su apoyo a toda propuesta que restrinja el derecho de los propietarios a limitar su responsabilidad si el accidente se debe a negligencia suya, o a toda propuesta que pretenda acabar con la inmunidad de facto frente a reclamaciones de indemnización de que disfrutaban otros actores fundamentales**, en particular el fletador y el operador o gestor del buque (reclamaciones diferentes a las procedentes del propietario registrado). Por otro lado, en su estado actual el régimen internacional no ofrece una indemnización adecuada desde el punto de vista del medio ambiente (reparación ecológica).

- **Otras sustancias contaminantes**

A la Comisión preocupa que una serie de convenios internacionales destinados a mejorar la situación de la responsabilidad y la indemnización de daños por contaminación marítima no haya sido aún ratificados por los Estados miembros y, por lo tanto, no son aplicables en la UE. La Comisión considera que los **Estados miembros deben tomar medidas inmediatamente para proceder a la ratificación en interés de la Comunidad Europea de los Convenios sobre combustible de los buques y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas**, como está previsto en recientes decisiones del Consejo sobre este extremo¹⁰.

Teniendo en cuenta que estos dos Convenios se centran fundamentalmente en la indemnización por daños a los bienes, a la propiedad y a las personas, habrá que tomar medidas paralelas para los daños al medio ambiente.

La Comisión subraya asimismo que es necesario que el Consejo la autorice a **negociar en nombre de la Comunidad un nuevo Protocolo que complemente el Convenio Internacional de constitución de un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos** (Convenio del Fondo).

3. Sanciones penales

Para complementar las medidas de los ámbitos de la responsabilidad y la indemnización, anteriormente descritas, la Comisión considera que podrían tomarse sanciones penales contra cualquier persona que, por motivo de negligencia grave, es causa de contaminación marina, tanto de forma deliberada como accidental.

Como medida inmediata, la Comisión considera que **es necesario adoptar lo antes posible una normativa comunitaria que imponga sanciones penales a cualquier persona (incluidas las personas jurídicas) que hubiera causado un incidente de contaminación**

¹⁰ Decisión 2002/762 del Consejo de 19 de septiembre por la que se autoriza a los Estados miembros a firmar y ratificar, en interés de la Comunidad, el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, 2001 (Convenio "combustible de los buques"), o a adherirse a dicho Convenio. El 18 de noviembre de 2002 se adoptó una decisión similar respecto al Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños causados por el transporte marítimo de sustancias peligrosas y nocivas, 1996 (Convenio HNS).

debido a negligencia grave. Entre las propuestas de ERIKA II se introdujo ya una medida de este tipo (artículo 10 de la propuesta sobre el Fondo COPE) que recibió el respaldo del Parlamento Europeo, pero no ha progresado en el Consejo. Esta medida es de carácter penal, por lo que no tiene relación con la indemnización de los daños. Lo que se pretende con ella es garantizar a nivel comunitario la aplicación de una sanción disuasoria a todos los que participan en el transporte marítimo de petróleo.

La Comisión quisiera llamar la atención sobre su propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y el Consejo relativa a la protección del medio ambiente por medio del derecho penal¹¹ y sobre una iniciativa del Reino de Dinamarca consistente en una decisión marco en materia de delincuencia medioambiental¹², ninguna de las cuales ha sido adoptada por el Consejo. No obstante estas propuestas, la Comisión presentará una propuesta de **Directiva sobre vertidos ilegales de los buques**. Esta propuesta atiende a los vertidos operativos (deliberados) de los buques, e irá complementada por otras disposiciones en materia de constitución de pruebas y enjuiciamiento de los infractores.

¹¹ COM (2001) 139 final de 13 de marzo de 2001. El 30 de septiembre de 2002 se adoptó una propuesta modificada [COM (2002) 544 final].

¹² DO C 39/4 de 11.2.2000

4. *Instauración de un sistema de aceptación comunitaria de certificados de competencia de marinos concedidos fuera de la Unión Europea*

Con el fin de garantizar que los marinos con certificados otorgados fuera de la Unión Europea cuenten con el nivel de competencia debido, a saber, equivalente al menos a lo exigido por el Convenio STCW sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, la Comisión propondrá en breve plazo un nuevo texto que revisará las disposiciones de la Directiva 2001/25/CE¹³, con el fin de, en particular, reforzar el procedimiento actualmente vigente para el reconocimiento de certificados otorgados por terceros países. El objetivo de esta revisión es la introducción de un sistema de evaluación y reconocimiento de nivel comunitario para terceros países que cumplan con los requisitos del Convenio. Esta modificación sistematizará el uso del inglés como lengua de comunicación entre los buques y las autoridades en tierra.

5. *Informes de los prácticos*

Los prácticos de los puertos tienen a menudo información de primera mano sobre el estado de los buques que entran en puertos de la UE. La Directiva 95/21 (sobre control del Estado del puerto) les obliga a informar a la autoridad correspondiente de cualquier deficiencia que pudiera incidir negativamente en la seguridad de navegación del buque o que pudiera poner en peligro el entorno marino. Los buques sobre los que los prácticos han presentado informes se convierten este modo en una prioridad absoluta a la hora de efectuar inspecciones, y deberían ser controlados en el siguiente puerto. A la hora de fortalecer el mecanismo de información es necesario tener muy presente este papel fundamental que desempeñan los prácticos. La Comisión propone que se revisen las disposiciones pertinentes del Memorando de Acuerdo de París sobre el Control del Estado del Puerto para garantizar que este procedimiento de información se haga extensivo a los buques en tránsito por aguas de la UE, incluidos los estrechos, y que se envíen copias de los informes de los prácticos a la Agencia Europea de Seguridad Marítima. Dado el carácter administrativo del Memorando de Acuerdo, esta medida puede adaptarse en un tiempo relativamente corto.

6. *Protección de las aguas costeras de la UE*

La legislación adoptada después del accidente del ERIKA pretende ante todo excluir a los buques que no cumplen la normativa de los puertos de los Estados miembros. Sin embargo, estos buques, por mucho que hoy en día eviten ya los puertos de la Unión con el fin de escapar a las inspecciones, siguen navegando enfrente de nuestras costas, incluidas las aguas territoriales y las zonas económicas exclusivas (ZEE) de los Estados miembros.

El Derecho internacional restringe significativamente las medidas que los Estados ribereños pueden tomar a la hora de hacer cumplir la legislación y proteger sus aguas de los posibles riesgos medioambientales planteados por el transporte marítimo. Por ejemplo, la intervención de un Estado ribereño para excluir un buque de sus aguas, incluso si el buque en cuestión se encuentra en notorio mal estado, o si su entrada ha sido prohibida en puertos de la UE, es muy limitada. El equilibrio entre intereses marítimos e intereses medioambientales, tal como queda

¹³ Por lo que se refiere a la formación y cualificación de los marinos empleados a bordo de petroleros, el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar, adoptado por la Organización Marítima Internacional en 1978, con sus modificaciones, (Convenio STCW), impone unos requisitos obligatorios para los capitanes, oficiales y marineros empleados a bordo. Dichos requisitos han sido incorporados en la normativa comunitaria merced a la Directiva 2001/25/CE, que traslada todas las exigencias del Convenio a la legislación comunitaria.

reflejado en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, y concretamente en sus artículos 211 y 220, desarrollados a finales de los años setenta, se decanta claramente a favor de los intereses marítimos. Esta postura, favorable a la libertad de navegación, a expensas de la protección medioambiental, no refleja las actitudes de la sociedad de hoy, ni tampoco las de la Comisión.

Por todo ello, la Comisión hace un llamamiento en pro de una acción coordinada de los Estados miembros de la UE para analizar y atender las diferentes medidas que podrían tomarse para proteger sus aguas, incluidas las aguas territoriales y las zonas económicas exclusivas, de los buques que supongan una amenaza para el entorno marino. A juicio de la Comisión, la exclusión de buques que de forma notoria suponen un riesgo potencial e incumplan las normas de seguridad más básica, constituye un deber de los Estados ribereños.

Como conclusión, la Comisión propone que se adopten las siguientes medidas:

- Celebración de un acuerdo administrativo entre las autoridades marítimas de los Estados miembros, los países candidatos a la adhesión y los Estados vecinos con el fin de prohibir la utilización de petroleros de casco único para el transporte de fuelóleo pesado;
- Aprobación de importantes modificaciones en los convenios internacionales que regulan la responsabilidad y la indemnización por daños debidos a la contaminación del petróleo;
- Adopción de una medida legislativa en materia de sanciones penales contra aquellas partes que hubieran sido causa de contaminación marítima por negligencia grave;
- Propuesta de celebración de un acuerdo comunitario para el reconocimiento de los certificados de competencia de marinos emitidos por terceros países;
- Revisión de las disposiciones del Memorando de Acuerdo de París relativas a la obligación de los prácticos de informar de los buques en un estado dudoso;
- Revisión de las medidas destinadas a mejorar la protección de las aguas de la UE frente a buques que constituyan una amenaza para el entorno marino.

III – Tercera parte - Actuación a nivel internacional

Paralelamente a las acciones que se lleven a cabo dentro de la Unión, la Comisión tiene la intención de actuar también a nivel internacional. A tal efecto coordinará y apoyará las iniciativas emprendidas por los Estados miembros en el marco de la OMI.

Por otro lado, el 9 de abril de 2002, la Comisión remitió una Recomendación al Consejo en la propugnaba la adhesión de la Comunidad Europea a la OMI. De ese modo, la Unión Europea podría hacer sentir su influencia en la elaboración y la adopción de normas internacionales más estrictas en materia de seguridad marítima.

• Alejamiento de buques peligrosos de las principales rutas marítimas

Las prácticas del transporte marítimo deben ser recogidas en una reglamentación que garantice la seguridad marítima, es decir, la salvaguardia de vidas humanas y la protección del medio ambiente.

Tanto la densidad del tráfico marítimo moderno como los peligros derivados del transporte de mercancías peligrosas por mar obligan a la Comisión a proceder rápidamente a esta

adaptación jurídica. La Comisión tiene la intención de pedir a la OMI que examine esta cuestión urgentemente con los Estados miembros.

Los Estados miembros han establecido un cierto número de disposiciones relativas a la organización y seguimiento del tráfico marítimo, disposiciones que han sido ampliadas por la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. Este texto favorece la utilización de todos los instrumentos actualmente disponibles para dotar al litoral de la Unión de los métodos de gestión del tráfico marítimo necesarios.

Sin embargo, tales instrumentos son hoy en día insuficientes para garantizar la protección de zonas en las que el tráfico de buques que transportan mercancías peligrosas es especialmente denso, como sería el caso del arco atlántico, el Mediterráneo o el Báltico. Con el fin de mejorar la organización del tráfico marítimo en las costas de la Unión, la Comisión tiene la intención de trabajar en coordinación con los Estados miembros, los Estados candidatos a la adhesión y los Estados vecinos; de este modo podrán evaluarse los sistemas existentes y estudiarse las necesidades de implantación de nuevos dispositivos de separación del tráfico.

La Comisión apoyará las iniciativas iniciadas por los Estados miembros ante la Organización Marítima Internacional en el sentido de implantar rutas marítimas obligatorias y zonas de restricción a la navegación en aplicación de normas internacionales al objeto de, en particular, alejar el tráfico de buques que transporten cargas especialmente contaminantes de las costas más sensibles de la Unión Europea.

• ***Procedimientos de auditoría de los Estados del pabellón***

Con el fin de coordinar mejor la acción contra los pabellones de conveniencia, es necesario mejorar el control de las administraciones marítimas y los organismos reconocidos encargados de comprobar la integridad estructural de los buques comerciales. De hecho, muchos de los servicios públicos o privados responsables de llevar a cabo las tareas del Estado del pabellón no cuentan con los medios o con la voluntad necesarios para llevarlas a cabo de forma satisfactoria con arreglo a las normas reconocidas a nivel internacional.

La propuesta de creación de un procedimiento de auditoría de las funciones que recaen sobre los Estados de pabellón fue lanzada en la Conferencia interministerial de Tokio en enero de 2002. La Comisión dio su apoyo a esta iniciativa que ya había propugnado en el Libro Blanco denominado "La política europea de transporte de cara al 2010: la hora de la verdad".

Para luchar contra un sistema de inseguridad marítima en manos de organismos incompetentes, es necesario establecer lo antes posible un procedimiento de auditoría de los Estados de registro de los buques.

En este marco, la Comisión ruega encarecidamente a los Estados miembros que cooperen con ella, en el contexto de la OMI, al objeto de:

- llegar a un acuerdo sobre el establecimiento de un código de buenas prácticas que deberían seguir los Estados de pabellón;
- lanzar un proyecto piloto, con Estados que se ofrezcan voluntarios, para desarrollar los procedimientos de auditoría;
- lograr que tales procedimientos sean instaurados como instrumentos obligatorios por la OMI.

IV – Cuarta Parte - Cooperación con el sector

La Comisión tiene la intención de llevar a cabo negociaciones con las compañías petrolíferas con el fin de acordar a nivel comunitario un "código de buena conducta" en el campo del transporte marítimo de hidrocarburos.

Este acuerdo podría comprometer al sector a:

- no fletar petroleros de casco único con más de 23 años, como pidió la Comisión en 2000, en su propuesta inicial;
- no transportar, ni directa ni indirectamente a través de "traders" fuelóleo pesado en petroleros de casco único;
- intercambiar información sobre buques que incumplen la normativa;
- colaborar con la Comisión en el estudio de un planteamiento más equilibrado entre el fletado de grandes petroleros para el abastecimiento en petróleo de la UE y el desarrollo de una red transeuropea integrada de oleoductos que unan a la UE con los países productores vecinos.

A falta de un acuerdo de este tipo, la Comisión se reserva la posibilidad de proponer nuevas medidas que se ajusten a su calendario inicial de retirada acelerada de petroleros de casco único.

Anexo 1

Paquetes de medidas ERIKA-I y ERIKA-2

1. ERIKA-I

El paquete de medidas **Erika I** atiende a algunas de las lagunas más graves de la legislación comunitaria en materia de seguridad marítima, puestas al descubierto por la marea negra de diciembre de 1999.

- En primer lugar, **refuerza la Directiva vigente en materia de control de los buques por el Estado del puerto**. El número de inspecciones exhaustivas en los puertos de la UE está claramente en alza. Más de 4000 buques considerados especialmente poco seguros serán sometidos a inspecciones anuales obligatorias en su estructura. Los que hubieran sido declarados varias veces en mal estado después de una inspección serán incluidos en la lista negra y les será negado el acceso a los puertos de la UE.

- En segundo lugar, **refuerza la Directiva vigente sobre las actividades de las sociedades de clasificación**, encargadas de comprobar la seguridad de la estructura de los buques en nombre de los Estados del pabellón. Los criterios de calidad aplicables a las sociedades de clasificación se han hecho más estrictos. Para obtener la autorización que les permite ejercer sus actividades en la UE, la sociedad de clasificación deberá atenerse a dichos criterios de forma permanente, y el nivel de sus prestaciones ser objeto de vigilancia rigurosa. De no atenerse a dichos criterios, se exponen a una retirada temporal o permanente de la autorización comunitaria que les permite prestar sus servicios a los Estados miembros de la UE.

- Finalmente, **ha establecido estableció un calendario para la retirada progresiva de la explotación de petroleros de casco único en el mundo**. Los petroleros de doble casco garantizan una mayor protección del medio ambiente en caso de accidente. Partiendo de esta constatación, la OMI decidió que todos los petroleros construidos a partir de 1996 debían ser de doble casco. La sustitución progresiva de buques de casco único por buques de doble casco se ha escalonado, sin embargo, a lo largo de un periodo muy largo, que se termina en 2026. La UE ha insistido en acelerar el proceso, lo que los operadores del sector marítimo han terminado por aceptar después de duras negociaciones. El sector se ha adaptado rápidamente a esta tendencia y hoy ya los petroleros de doble casco representan casi la mitad del tonelaje mundial. Conforme a las nuevas normas internacionales comunitarias, los últimos petroleros de casco único no podrán acceder a aguas de la UE a partir de 2015.

2. ERIKA-II

El paquete de medidas **Erika II**:

- Propugna la creación de una **Agencia Europea de Seguridad Marítima**. La función de la Agencia será, en general, facilitar a la Comisión dictámenes científicos y técnicos en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques, con el fin de asistirle en el proceso continuado que es actualizar y desarrollar la legislación. Para garantizar el buen funcionamiento del sistema comunitario de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques, los representantes de la Agencia deberán efectuar visitas de control a los Estados miembros.

Entre sus tareas específicas, la Agencia contribuirá al refuerzo del régimen de control por el Estado del puerto, al control efectuado por las sociedades de clasificación reconocidas a nivel europeo, a la instauración de bases de datos sobre seguridad marítima, a la elaboración de un método común de investigación de agentes marítimos y al establecimiento de un sistema europeo de información sobre tráfico marítimo.

La Agencia trabajará en estrecha colaboración con los Estados miembros. Les asistirá en la puesta en práctica de medidas comunitarias y organizará actividades de formación ad hoc sobre el régimen de control por el Estado del puerto y del pabellón. De esta forma se facilitará la cooperación entre Estados miembros y la difusión de las mejores prácticas en la Comunidad.

- Propone una Directiva por la que se creará un sistema de notificación destinada a mejorar la **vigilancia del tráfico** en aguas europeas. Los Estados miembros tendrán mayores facultades de intervención en caso de amenaza de accidente o contaminación. Los buques cuyo destino sean los puertos de la Unión deberán estar equipados de sistemas de identificación automática para su comunicación con las autoridades costeras, así como de máquinas registradoras de datos de la travesía (cajas negras) que facilitarán la investigación sobre los accidentes. La Directiva mejorará los sistemas de intercambio de datos sobre mercancías peligrosas gracias a una red telemática transeuropea y permitirá que las autoridades puedan impedir a los buques hacerse a la mar cuando las condiciones meteorológicas sean muy adversas. Exigirá, por otro lado, que cada Estado miembro costero establezca lugares de refugio para buques en peligro.

- Aborda la cuestión de la **indemnización de las víctimas de mareas negras** y propone mejorar el régimen internacional actualmente vigente en este ámbito. La Comisión ha propuesto que se incrementen los límites de indemnización en caso de producirse mareas negras graves en aguas europeas (hasta mil millones de euros, cuando el límite máximo actual es de 200 millones) y que se establezcan sanciones apropiadas a los operadores que sean responsables de los casos contaminación por negligencia.

Aunque esta propuesta no haya llevado a la adopción de una normativa comunitaria, ha dado lugar a una revisión y una mejora sustancial del mecanismo internacional de indemnización por daños derivados de la contaminación por los hidrocarburos, el FIPO. En mayo de 2003 deberá aprobarse un acuerdo por el que se instituye un fondo internacional cuyo objetivo es aproximadamente el mismo que el del Fondo COPE.

Anexo 2

LISTA NEGRA INDICATIVA DE BUQUES de conformidad con el artículo 7b de la Directiva 95/21/CE sobre control del Estado del puerto, con sus modificaciones, en relación con la denegación de acceso de buques a puertos de los Estados miembros

1. Observaciones sobre la recopilación de datos

Tras el hundimiento del petrolero “ERIKA” el 12 de diciembre de 1999, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron, el 19 de diciembre 2001, medidas destinadas a reforzar en la comunidad el régimen vigente sobre control del Estado del puerto, regulado por la Directiva 95/21/CE.

Entre las medidas adoptadas, un nuevo artículo 7b exige que la Comisión publique cada seis meses información relativa a los buques a los que se ha negado acceso a puertos comunitarios, de acuerdo con los siguientes criterios:

"Los Estados miembros velarán por que se deniegue el acceso a sus puertos a los buques que se encuentren en una de las categorías de la sección A del anexo XI (buques cisterna para productos químicos y gases, graneleros, petroleros, buques de pasajeros) que:

bien

— enarbolan el pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del MA, y

— hayan sido inmovilizados en más de dos ocasiones durante los últimos 24 meses en un puerto de un Estado signatario del MA;

o bien

— enarbolan el pabellón de un Estado descrito como de muy alto riesgo o de alto riesgo en la lista negra que se publica en el informe anual del MA, y

— hayan sido inmovilizados en más de una ocasión durante los últimos 36 meses en un puerto de un Estado signatario del MA".

Las nuevas disposiciones sobre control del Estado del puerto se aplicarán, como muy tarde, para el 22 de julio 2003. Sin embargo, en su reunión de los días 7, 8 y 9 de diciembre de 2000 en Niza, el Consejo Europeo puso de relieve la conveniencia de llevar a la práctica cuanto antes dichas medidas.

En vista de todo ello, la Comisión quisiera hacer publica información sobre el impacto previsto de la medidas de denegación de acceso en la Unión Europea. Utilizando la información ya divulgada por el Memorando de Acuerdo de París sobre control del Estado del puerto, la Comisión han determinado, para un período de prueba comprendido entre 1 diciembre de 1999 y 1 de diciembre de 2002, una serie de buques a los que, de acuerdo con lo dispuesto en la Directiva 2001/106/CE, se les habría negado el acceso a puertos de la Unión Europea.

En el anexo se expone una lista de los buques concernidos por los criterios del artículo 7b. **El número total de buques es 66, y representan a 13 pabellones distintos.**

A continuación se ofrece información estadística en relación con la lista negra indicativa.

– Número de buques por pabellón:

Turquía	26
San Vicente y Granadinas	12
Camboya	9
Argelia	3
Panamá	3
Santo Tomé y Príncipe	3
Bolivia	2
Egipto	2
Rumanía	2
Honduras	1
Líbano	1
Marruecos	1
República Árabe de Siria	1

– Número de buques según su tipo:

Graneleros	49
Buques cisterna para productos químicos	8
Petroleros	8
Buques de pasajeros	1

– Número de buques por número de inmovilizaciones en un determinado periodo

5 inmovilizaciones en 3 años	3
4 inmovilizaciones en 3 años	4
3 inmovilizaciones en 3 años	13
3 inmovilizaciones en 2 años	3
2 inmovilizaciones en 3 años	43

2. Cuadro indicativo establecido de acuerdo con los criterios del apartado 1 del artículo 7b de la Directiva 95/21/CE (1 de diciembre de 1999 - 1 de diciembre de 2002)

Nombre del buque	NÚMERO OMI	Tipo de buque	Anti-güedad	Número de inmovilizaciones/ periodo de ref.	Pabellón	Consideración del pabellón
PAZAR	8871003	Buque cisterna prod. quím.	11	5 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
LEGENT 1	7223132	Granelero	30	5 inmovilizaciones/3 años	Camboya	muy alto riesgo
ALEX C	7346623	Granelero	28	5 inmovilizaciones/3 años	Rumanía	muy alto riesgo
SHIVA	7512076	Granelero	26	4 inmovilizaciones/3 años	Camboya	muy alto riesgo
JOHANNA KATHRINA	7368293	Buque cisterna prod. quím.	28	4 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
GULSER ANA	8418289	Granelero	17	4 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
SALIH KALKAVAN	7401514	Petrolero	26	4 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
AIN TEMOUCHENT EX BARON MINTO	8110447	Granelero	20	3 inmovilizaciones/3 años	Argelia	muy alto riesgo
NEDROMA	7708182	Granelero	24	3 inmovilizaciones/3 años	Argelia	muy alto riesgo
TAM GOUT	9120425	Buque cisterna prod. quím.	7	3 inmovilizaciones/3 años	Argelia	muy alto riesgo
EUROBULKER II	6926282	Granelero	32	3 inmovilizaciones/3 años	Camboya	muy alto riesgo

PAULA K	7617967	Granelero	24	3 inmovilizaciones/3 años	Líbano	muy alto riesgo
TANIA	7806908	Granelero	24	3 inmovilizaciones/3 años	Rumanía	muy alto riesgo
HURANCAN	7106657	Petrolero	31	3 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
ANASTASIOS IV	7509108	Petrolero	25	3 inmovilizaciones/3 años	Santo Tomé y Príncipe	muy alto riesgo
CAFER KALKAVAN	8913332	Granelero	18	3 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
KAPTAN NEVZAT KACAR	8325896	Granelero	18	3 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
KURUOGLU III	8512047	Granelero	12	3 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
ORAS	7526534	Granelero	25	3 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
YALAZ	7507186	Granelero	26	3 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
AGIOS DIMITRIOS	7409097	Granelero	27	3 inmovilizaciones/2 años	Panamá	medium risk
GREEN TRADER	7530418	Granelero	25	3 inmovilizaciones/2 años	Panamá	medium risk
MATRIX	7930474	Granelero	22	3 inmovilizaciones/2 años	Panamá	medium risk

GABRIELLE	6500296	Buque de pasajeros	37	2 inmovilizaciones/3 años	Bolivia	muy alto riesgo
CAPE GEORJEAN	7118882	Petrolero	31	2 inmovilizaciones/3 años	Bolivia	muy alto riesgo
KHULLA	7363619	Granelero	28	2 inmovilizaciones/3 años	Camboya	muy alto riesgo
MED BULKER I	7433323	Granelero	24	2 inmovilizaciones/3 años	Camboya	muy alto riesgo
MED GENERAL IV	7108681	Granelero	31	2 inmovilizaciones/3 años	Camboya	muy alto riesgo
MED GENERAL VI	7385825	Granelero	27	2 inmovilizaciones/3 años	Camboya	muy alto riesgo
RONGA	7223144	Granelero	30	2 inmovilizaciones/3 años	Camboya	muy alto riesgo
SAMBOR	7724368	Granelero	22	2 inmovilizaciones/3 años	Camboya	muy alto riesgo
DOMIAT	8203397	Granelero	17	2 inmovilizaciones/3 años	Egipto	muy alto riesgo
QENA	8203402	Granelero	16	2 inmovilizaciones/3 años	Egipto	alto riesgo
CEMENTINA	5067077	Granelero	42	2 inmovilizaciones/3 años	Honduras	muy alto riesgo
ARRAZI	7925704	Buque cisterna prod. quím.	20	2 inmovilizaciones/3 años	Marruecos	muy alto riesgo

ARIEL	8857069	Granelero	27	2 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
ARCHON	7012480	Petrolero	32	2 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
EDOIL	7501429	Buque cisterna prod. quím.	27	2 inmovilizaciones/3 años	St. Vicent & Grenadines	alto riesgo
HECTOR	7531448	Granelero	25	2 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
NESTOR C	7739985	Granelero	23	2 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
NOTOS	7435216	Granelero	24	2 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
OGARAMBA DIUGWU	7636810	Petrolero	24	2 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
SULANDA	7521376	Granelero	26	2 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
TAMAR	7302823	Buque cisterna prod. quím.	29	2 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
VALENTINA	7211347	Granelero	30	2 inmovilizaciones/3 años	San Vicente y Granadinas	alto riesgo
FECTO	6707985	Petrolero	35	2 inmovilizaciones/3 años	Santo Tomé y Príncipe	muy alto riesgo
SHANTI I	6805579	Granelero	34	2 inmovilizaciones/3 años	Santo Tomé y Príncipe	muy alto riesgo

MAI-S	7501807	Granelero	26	2 inmovilizaciones/3 años	República Árabe de Siria	muy alto riesgo
ALAATIN BEY	7000243	Buque cisterna prod. quím.	32	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
ALEMDAR 1 EX DEMET AKBASOGLU	8836986	Petrolero	12	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
ARIZONA DREAM	7930058	Granelero	22	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
AYHAN ASLAN	7418347	Buque cisterna prod. quím.	26	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
BERRAK N	7632541	Granelero	25	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
ECE AKAT	7501261	Granelero	27	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
FEYZA EX URSUYA	8118566	Granelero	18	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
GOKHAN KIRAN	7433696	Granelero	17	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
HACI HILMI BEY	7702798	Granelero	25	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
HACI RESIT KALKAVAN EX STAHOLM	7640316	Granelero	24	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
HATIME ANA EX CAPTAIN JIM	7375454	Granelero	26	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo

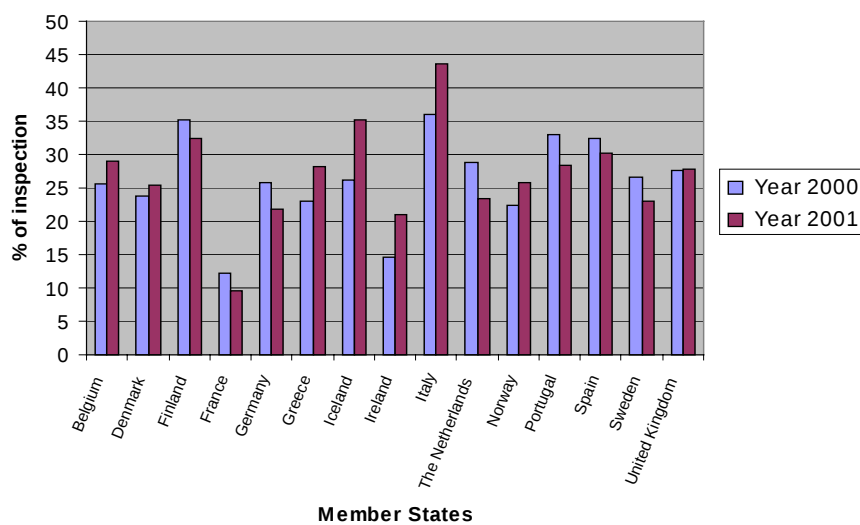
ISPARTA	7328683	Granelero	29	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
ORHAN EKINCI	8016988	Granelero	20	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
OSMAN METE	7380485	Granelero	27	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
SALIH C EX OCEAN VOYAGER	7314589	Granelero	29	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
SERRA DEVAL EX BEHRAM KAPTAN	7433426	Granelero	22	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
TAHIR KIRAN	7433713	Granelero	15	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo
TRANSBORA	7206419	Granelero	30	2 inmovilizaciones/3 años	Turquía	muy alto riesgo

Anexo 3

INSPECCIONES DE CONTROL DEL ESTADO DEL PUERTO POR ESTADOS MIEMBROS DE LA UE O DEL EEE¹⁴

Estado miembro	2001		
	Atraques	Nº de inspecciones	% de inspecciones
Bélgica	5789	1679	29.00%
Dinamarca	2400	612	25.50%
Finlandia	1311	426	32.49%
Francia	5792	558	9.63%
Alemania	6745	1469	21.78%
Grecia	2670	751	28.13%
Islandia	323	114	35.29%
Irlanda	1330	280	21.05%
Italia	5850	2547	43.54%
Países Bajos	5645	1325	23.47%
Noruega	1800	464	25.78%
Portugal	2830	805	28.45%
España	5594	1694	30.28%
Suecia	2850	658	23.09%
Reino Unido	6457	1801	27.89%

PORT STATE CONTROL INSPECTION PERCENTAGE BY MEMBER STATES



¹⁴

Información publicada en el Informe anual del Memorando de Acuerdo de París sobre el Control del Estado del Puerto

