

— El artículo 20 de la propuesta deroga la Decisión 73/391/CEE del Consejo. Al mismo tiempo, el anexo III de la propuesta menciona también, bajo el encabezamiento «Decisión derogada con su modificación», la Decisión 76/641/CEE del Consejo. Para que el texto resulte completo, en el artículo 20 de la propuesta también debería derogarse la modificación llevada a cabo mediante la Decisión 76/641/CEE.

2.6 Asimismo, debería prestarse especial atención a la conformidad de las traducciones, ya que la imprecisión podría ser fuente de inseguridad jurídica y dar lugar a usos incorrectos.

Bruselas, 30 de junio de 2004.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social Europeo*  
Roger BRIESCH

**Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad»**

[COM(2003) 767 final — 2003/0291 (COD)]

(2004/C 302/05)

El 13 de enero de 2004, de conformidad con el apartado 2 del artículo 80 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo de la Unión Europea decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta mencionada.

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 10 de mayo de 2004 (ponente: Sra. BRÉDIMA SAVOPOULOU).

En su 410º Pleno de los días 30 de junio y 1 de julio de 2004 (sesión del 30 de junio de 2004), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado 155 votos a favor, 2 en contra y 4 abstenciones el presente Dictamen.

## 1. Introducción

1.1 El Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (IGS) fue aprobado por la Organización Marítima Internacional (OMI) en 1979 como instrumento para fomentar el desarrollo de una cultura de la seguridad y la sensibilización con respecto al medio ambiente en el transporte marítimo. En 1994 la OMI decidió hacer el Código obligatorio con la inclusión de un nuevo capítulo IX «Gestión de la seguridad operacional de los buques» en el Convenio para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS) de 1974.

1.2 La aplicación obligatoria del Código se efectuó en dos fases. El 1 de julio de 1998 el Código IGS adquirió carácter obligatorio para las compañías que explotan buques de pasaje, petroleros, quimiqueros, gaseros, graneleros y naves de carga de gran velocidad de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas brutas en viajes internacionales. El 1 de julio de 2002 se hizo obligatorio para las compañías que explotan otros buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 500 toneladas brutas en viajes marítimos internacionales

1.3 A raíz de la tragedia del Estonia, la UE decidió anticipar la aplicación del Código IGS a los transbordadores de pasaje de carga rodada que realizan viajes internacionales y nacionales en el interior de la Comunidad antes del 1 de julio de 1996 con la adopción del Reglamento (CE) nº 3051/95, de 8 de diciembre de 1995 <sup>(1)</sup>. El CESE apoyó la medida y la iniciativa de la Comisión en el dictamen correspondiente <sup>(2)</sup>.

1.4 Posteriormente, el Reglamento se modificó dos veces: a) mediante el Reglamento (CE) nº 179/98 <sup>(3)</sup>, en lo que respecta a la aplicación de normas uniformes para la expedición de documentos y certificados IGS para los transbordadores que operan en la UE; y b) mediante el Reglamento (CE) nº 1970/2002 <sup>(4)</sup>, con el fin de tener en cuenta las posteriores enmiendas al Código IGS adoptadas por la OMI. El Reglamento entró en vigor el 26 de noviembre de 2002.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) nº 3051/95 del Consejo, de 8 de diciembre de 1995, sobre la gestión de la seguridad de transbordadores de pasajeros de carga rodada, DO L 320 de 30.12.1995, p. 14.

<sup>(2)</sup> DO C 236 de 11.9.1995, p. 42.

<sup>(3)</sup> DO L 19 de 24.1.1998, p. 35.

<sup>(4)</sup> DO L 302 de 6.12.2002, p. 3.

## 2. La propuesta de la Comisión

2.1 Cuando se adoptó el Reglamento (CE) nº 3051/95, los Estados miembros y el Parlamento Europeo manifestaron que la aplicación del Código IGS a los transbordadores de pasaje de carga rodada, aun constituyendo una prioridad, no era sino la primera de una serie de iniciativas para mejorar la seguridad marítima.

2.2 El Reglamento propuesto, de carácter más general, sustituirá al Reglamento (CE) nº 3051/95, y su principal propósito es facilitar la aplicación correcta, estricta y armonizada del Código en todos los Estados miembros y países adherentes. El Reglamento mantendrá en paralelo las vigentes reglas IGS de la UE aplicables a los transbordadores de pasaje que naveguen en servicio regular con origen o destino en puertos europeos, con independencia de su pabellón.

2.3 El Reglamento será de aplicación para toda compañía que explote en el mar uno o más de los buques siguientes:

- los buques de carga abanderados en los Estados miembros dedicados a viajes internacionales y nacionales;
- los buques de pasaje abanderados en los Estados miembros dedicados a viajes internacionales;
- los buques de pasaje dedicados a viajes nacionales en zonas marítimas de Clase A y B, con arreglo a lo definido en el artículo 4 de la Directiva 98/18/CE, independientemente de su pabellón;
- los transbordadores de pasaje de carga rodada que presten servicio regular de transbordadores de pasaje de carga rodada con origen o destino en puertos de los Estados miembros de la Comunidad, con independencia de su pabellón; y
- los buques de carga que presten servicio de enlace (feeder) de cabotaje con origen o destino en puertos de los Estados miembros de la Comunidad, con independencia de su pabellón.

2.4 El ámbito del Reglamento propuesto se basa en las disposiciones del capítulo IX del Convenio SOLAS y se aplicará a todo buque sometido a las prescripciones de dicho Convenio que enarbole el pabellón de un Estado miembro, incluso cuando realice viajes nacionales. Sin embargo, en el caso de los buques de pasaje dedicados a viajes nacionales, las disposiciones del Reglamento sólo se aplicarán a los que naveguen a más de cinco millas de la línea de la costa, aunque, por otro lado, dicha aplicación será independiente del pabellón.

2.5 Toda compañía que opere uno o más de los buques mencionados deberá cumplir el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS), que se recoge en el Título I del anexo. Los Estados miembros deberán cumplir las directrices del proceso de certificación (Disposiciones para las administraciones con respecto a la implantación del Código IGS), que se recogen en el Título II del anexo.

## 3. Observaciones generales

3.1 El Código IGS es uno de los pasos más significativos que la OMI ha dado en el ámbito de la seguridad marítima, porque proporciona el marco mediante el cual pueden aplicarse con eficacia los convenios de la OMI. La postura del CESE, tal como ha quedado expuesta en dictámenes anteriores, es que el Reglamento (CE) nº 3051/95 ha tenido utilidad al anticipar, dos años antes de lo previsto, la aplicación del Código IGS a los buques

de pasaje de transbordo rodado, y al ampliar la aplicación a los buques de este tipo que realizan viajes marítimos nacionales.

3.2 El CESE señala que, con respecto a las compañías que operan buques de pasaje y buques de carga en viajes internacionales, el objetivo del Reglamento propuesto ya se ha alcanzado, dado que la obligación de cumplir el Código IGS se deriva del Convenio SOLAS. De igual modo, con respecto a las compañías que explotan buques de pasaje de transbordo rodado en viajes nacionales, el objetivo también se ha alcanzado en virtud de la aplicación del Reglamento (CE) nº 3051/95.

3.3 La justificación básica de la Comisión para elaborar esta propuesta es que la incorporación íntegra del Código IGS y de las directrices de la OMI a la legislación comunitaria incrementará la aplicación efectiva del Código en la UE. El CESE está de acuerdo con la justificación de la propuesta y apoya plenamente este objetivo en la medida en que se aplique a buques para los que ya es aplicable el Código IGS. Sin embargo, con respecto al valor añadido que aporte hacer extensiva la aplicación del Código IGS a otros tipos de buques, el Comité formula las siguientes observaciones:

3.3.1 El Código IGS se originó como una iniciativa de la industria para promover la calidad del transporte marítimo. La experiencia derivada de la aplicación íntegra obligatoria del Código IGS desde su primera fase en 1998, como era de esperar, ha puesto de relieve sus puntos fuertes y débiles. En general, se reconoce la necesidad de que toda la comunidad marítima (Estados de abanderamiento, sociedades de clasificación y compañías marítimas) comprenda mejor los objetivos del Código, para que mejoren las relaciones entre los que expiden los certificados IGS y establecer normas uniformes de formación para los auditores del Código IGS. La base de una buena gestión de la seguridad es el compromiso desde arriba. En materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación es el compromiso y la motivación de los individuos en todos los niveles lo que determina el resultado final. Si la comunidad marítima en su integridad no comprende el Código IGS, se convertiría en un ejercicio teórico, como los escépticos sugieren.

3.3.2 La valoración del riesgo se emplea ampliamente hoy en día como objetivo y herramienta fiable para tener en cuenta las mejoras de la seguridad. Según este enfoque, y teniendo en cuenta la necesidad evidente, la aplicación obligatoria del Código IGS en la UE para los transbordadores que operan en un servicio regular con origen y destino en puertos europeos está plenamente justificada y apoyada. Por las mismas razones, la aplicación de las directrices a todos los restantes buques que realizan viajes nacionales hasta ahora se había dejado, con toda razón, a la discreción de las administraciones nacionales, conforme al principio de subsidiariedad. El CESE no tiene conocimiento de que haya ninguna legislación nacional que extienda la aplicación obligatoria del Código IGS a otros buques que realicen viajes nacionales.

3.3.3 El Código IGS, designado para los buques que realizan viajes internacionales y que, por consiguiente, quedan fuera del alcance inmediato de administraciones y compañías, impone obligaciones importantes a las compañías y sus buques, exige que se respeten los convenios internacionales y favorece el cumplimiento de las normas de la industria. Además, el régimen de seguridad de los buques de carga que realizan exclusivamente viajes nacionales está regulado por las legislaciones nacionales y, por lógica, estos buques tienen que cumplir el régimen aplicable a los buques de carga que realizan viajes internacionales.

3.3.4 El CESE, como guardián, entre otros, de los intereses de las pequeñas y medianas empresas en Europa, manifiesta su preocupación por la aplicación obligatoria del Código IGS a las pequeñas y medianas compañías marítimas que realizan exclusivamente viajes nacionales. A la vista de las consideraciones expuestas, el Reglamento que se propone debería tener en cuenta los trámites burocráticos y los prohibitivos costes de cumplimiento que entraña su aplicación para los buques de dichas compañías. Por tanto, se requerirá flexibilidad de aplicación o establecimiento de exenciones.

#### 4. Observaciones específicas

##### 4.1 Artículo 3 — Aplicación

4.1.1 El CESE considera que será necesario establecer exenciones por razones prácticas cuando se trate de pequeños buques de carga y buques de pasaje que realizan viajes nacionales, especialmente cuando los buques están operados directamente por el propietario o bajo su supervisión directa.

##### 4.2 Artículo 4 — Prescripciones relativas a la gestión de la seguridad

4.2.1 Por lógica, los buques citados tendrán que cumplir el régimen aplicable a los buques que realizan viajes internacionales. El CESE opina que el Reglamento debería estipular claramente los requisitos básicos del Código IGS que pueden ser aplicables a dichos buques.

##### 4.3 Artículo 5 — Certificación

4.3.1 El CESE apoya la aplicación obligatoria del proceso de certificación, que constituye la principal justificación válida del Reglamento propuesto.

4.3.2 Con respecto a los apartados 2 y 6, cabe señalar que los Documentos de cumplimiento y los Certificados de gestión de la seguridad también pueden ser expedidos por otra administración a petición de la administración del Estado de abanderamiento.

4.3.3 En opinión del CESE, es preciso clarificar y adaptar a las disposiciones del Código IGS los apartados 4 y 9 del artículo 5, ya que imponen excesivas restricciones e inducen a confusión.

##### 4.4 Artículo 7 — Procedimiento de salvaguardia

4.4.1 El procedimiento de salvaguardia no incluye —como debería ser— al Estado miembro o al Estado de abanderamiento que haya expedido el Documento de cumplimiento y que podría verse en la necesidad de suspender la validez del Documento o retirarlo.

##### 4.5 Artículo 9 — Informes

4.5.1 El artículo se refiere a un formulario que deberá elaborar la Comisión, si bien no estipula qué información deberá recogerse. Es preciso clarificar si está previsto que se informe de la conformidad con el Reglamento por parte de los Estados miembros y, más específicamente, con los procedimientos de certificación, o de la conformidad por parte de las compañías y sus buques, que puede detectarse a través del régimen de control del Estado de abanderamiento y del Estado del puerto.

##### 4.6 Artículo 13 — Entrada en vigor

4.6.1 En consonancia con las observaciones sobre los artículos 3 y 4, el CESE considera apropiado el periodo transitorio de un año para el cumplimiento por parte de los buques de carga y de pasaje que realizan viajes nacionales.

#### 5. Conclusiones

5.1 El CESE apoya la incorporación íntegra del Código IGS y de las directrices correspondientes de la OMI en la legislación comunitaria mediante la nueva propuesta de Reglamento por el que se sustituye el Reglamento (CE) n° 3051/95. No obstante, en términos reales, el valor añadido que aportará la extensión del ámbito de aplicación del Reglamento propuesto podría ser limitado, ya que los buques que realizan viajes internacionales y los buques de pasaje de transbordo rodado que realizan viajes nacionales ya cumplen el Código IGS.

5.2 El CESE señala que la experiencia derivada de la aplicación del Código IGS desde la primera fase en 1998 ha puesto de relieve sus puntos fuertes y débiles. Todas las partes de la comunidad marítima implicadas en la aplicación del Código IGS deberían comprender plenamente los objetivos del Código, que de otro modo se quedaría en papel mojado. Esta necesidad es tanto más evidente en lo que respecta a las compañías y buques hasta ahora excluidos del régimen del Código IGS.

5.3 Es preciso reconsiderar la iniciativa de extender la aplicación del Código IGS a todos los buques que realizan viajes nacionales, con el fin de hacerla más flexible. De modo inadvertido y desproporcionado, las nuevas categorías de buques pueden tener que cumplir el régimen aplicable a los buques que realizan viajes internacionales probablemente con unos costes de cumplimiento prohibitivos, en particular en el caso de los buques operados directamente por el propietario o bajo su supervisión directa. Es preciso revisar el procedimiento de certificación del Reglamento propuesto para no imponer restricciones innecesarias a las pequeñas y medianas empresas que realizan viajes nacionales. Por consiguiente, es necesario establecer exenciones o alternativamente estipular unas prescripciones básicas del Código IGS para estos buques.

Bruselas, 30 de junio de 2004.

El Presidente  
del Comité Económico y Social Europeo  
Roger BRIESCH