

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta modificada de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de mejora de la protección portuaria»

(COM(2004) 393 final — 2004/0031 (COD))

(2005/C 120/06)

El 11 de junio 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 5 de octubre de 2004 (ponente: **Sra. BREDIMA-SAVOPOULOU**).

En su 412º Pleno de los días 27 y 28 de octubre de 2004 (sesión del 27 de octubre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 169 votos a favor y 6 abstenciones el presente dictamen.

1. Introducción

1.1 Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 y del 11 de marzo de 2004, el mundo ha descubierto que la guerra contra el terrorismo seguramente durará mucho tiempo. Desde un primer momento, la Comisaria DE PALACIO pidió al CESE que elaborara un Dictamen exploratorio sobre protección de los transportes. El CESE ofreció una serie de criterios ⁽¹⁾ para una futura política comunitaria sobre la protección de los transportes y se complace al comprobar que han sido adoptados por la Comisión.

1.2 Tras una Comunicación de la UE sobre la mejora de la protección del transporte marítimo y un Reglamento sobre la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias, el CESE presentó un dictamen ⁽²⁾ relativo a la protección de las terminales portuarias.

1.3 El 30 de junio de 2004, el CESE aprobó otro dictamen ⁽³⁾ relativo a la propuesta de Directiva sobre mejora de la protección portuaria. La propuesta modificada complementa las medidas de protección introducidas por el Reglamento de mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias al garantizar que todo el puerto esté cubierto por un único régimen de protección.

2. Propuesta de la Comisión

2.1 Tras los debates en el Consejo sobre la propuesta de Directiva sobre la mejora de la protección portuaria, la Comisión propone ⁽⁴⁾ una modificación del artículo 7 según la cual el plan de protección portuaria garantizará, mediante una evaluación de riesgos, que las autoridades nacionales competentes llevarán a cabo controles de seguridad adecuados sobre los automóviles y vehículos de transporte de mercancías que se dispongan a embarcar a bordo de buques en los que viajen también pasajeros.

2.2 La propuesta es de aplicación a buques de transbordo rodado en rutas nacionales e internacionales. En el segundo caso, los Estados miembros afectados colaborarán en la evaluación de riesgos.

3. Observaciones generales

3.1 El CESE respalda plenamente un enfoque equilibrado que mantenga la seguridad sin impedir el libre desarrollo del comercio. Por tanto, entiende la preocupación que la Comisión expresa en el nuevo considerando octavo de la propuesta de Directiva.

3.2 En línea con dictámenes anteriores, el CESE está absolutamente de acuerdo con la modificación de la propuesta de Directiva sobre mejora de la protección portuaria. Aunque es imposible conseguir una protección total, el CESE reitera que es necesario proteger toda la cadena logística de transporte mediante medidas de seguridad, y comprobar que no exista ningún eslabón débil. Debe darse prioridad al transporte de pasajeros, en el que serían más graves las consecuencias de un acto terrorista por la posible pérdida de vidas humanas.

3.2.1 Los buques de transbordo rodado son especialmente vulnerables a las acciones terroristas, en particular si transportan pasajeros. De hecho, los vehículos que se transportan en estos buques pueden convertirse en modernos «caballos de Troya» para la seguridad.

3.2.2 Deben tomarse las medidas que permitan garantizar que los automóviles y vehículos de transporte de mercancías que viajen a bordo de buques de transbordo rodado no representen ningún peligro. Tales medidas deben aplicarse en el puerto o sus proximidades antes del embarque y de forma que estorben lo menos posible la fluidez de las operaciones.

⁽¹⁾ DO C 61 de 14.3.2003, p. 174.

⁽²⁾ DO C 32 de 5.2.2004, p. 4.

⁽³⁾ DO C 241 de 28.9.2004.

⁽⁴⁾ COM(2004) 393 final.

3.2.3 Las inspecciones de seguridad de los automóviles y vehículos de transporte de mercancías en buques de pasajeros de transbordo rodado plantean dificultades debido a la naturaleza de la carga. Una larga experiencia indica que la forma más apropiada de controlar el contenido de estos vehículos es hacerlo antes del embarque, en la zona portuaria, a fin de poder utilizar dispositivos de seguridad sofisticados y contar con personal debidamente formado.

3.3 El CESE desea llamar la atención sobre las cuestiones de responsabilidad derivadas de las inspecciones. Obviamente, la responsabilidad sobre los controles de seguridad en automóviles y vehículos de transporte de mercancías ha de corresponder a las autoridades nacionales competentes y no al buque en el que embarquen posteriormente los vehículos.

3.4 Por lo que se refiere a la identificación de la tripulación y el personal del puerto que participen en los controles de seguridad, los criterios deben aplicarse de modo pragmático para no dificultar innecesariamente las operaciones comerciales.

3.5 El CESE señala que, como consecuencia de la modificación propuesta, la Comisión, en colaboración con las autoridades nacionales, iniciará una serie de inspecciones para verificar las modalidades de vigilancia de la aplicación de los planes nacionales adoptados en virtud de la Directiva, seis meses después de la fecha de aplicación de ésta. Subraya la necesidad de preparar de modo inmediato los puertos comunitarios y de los de Estados no pertenecientes a la UE en cuanto a las nuevas medidas de seguridad (código PBIB) para terminales portuarias, que entraron en vigor internacionalmente el 1 de julio de 2004.

3.6 Por último, el CESE aprovecha la ocasión para instar a que se estudie, a escala de la UE, la dimensión económica de la protección portuaria, y a que se desarrolle un enfoque armonizado que evite la distorsión de la competencia entre puertos y entre diferentes medios de transporte, que afecta en particular al tráfico de buques de transbordo rodado. Invita asimismo a la Comisión a elaborar un estudio de impacto global sobre las repercusiones financieras de la protección portuaria y a diseñar un plan comunitario para financiar, cuando corresponda, las medidas de aplicación.

Bruselas, 27 de octubre de 2004.

La Presidenta
del Comité Económico y Social Europeo
Anne-Marie SIGMUND
