



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 23.8.2005  
COM(2005) 379 final

2003/0291 (COD)

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO**

**de conformidad con el artículo 251, apartado 2, párrafo segundo, del Tratado CE**

**relativa a**

**la Posición común adoptada por el Consejo con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)**

## COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO

de conformidad con el artículo 251, apartado 2, párrafo segundo, del Tratado CE

relativa a

**la Posición común adoptada por el Consejo con vistas a la adopción de un Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la aplicación en la Comunidad del Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS)**

### 1- ANTECEDENTES

Fecha de transmisión de la propuesta al PE y al Consejo (documento COM(2003) 767 final - 2003/0291 (COD)):	11.12.2003
Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo:	30.6.2004
Fecha del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura:	10.3.2004
Fecha de adopción de la Posición común:	18.7.2005

### 2 OBJETIVO DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN

La propuesta tiene por objeto incorporar a la normativa de la Unión Europea el Código internacional de gestión de la seguridad marítima (*International Safety Management Code*).

A raíz del accidente del *Estonia*, el Consejo aprobó el Reglamento (CE) n° 3051/95, de 8 de diciembre de 1995, que se limitaba a la gestión de la seguridad de los transbordadores de pasaje de carga rodada.

Tras la aplicación obligatoria del Código IGS a todo tipo de buques que realizan transportes internacionales, la propuesta de la Comisión pretende sustituir el Reglamento (CE) n° 3051/95 del Consejo por un reglamento general. En la práctica, este proyecto tiene como objetivo aplicar el Código IGS, de acuerdo con la filosofía de planteamiento global en la que se basa, a las compañías que explotan todo tipo de buques abanderados en uno de los Estados miembros de la Comunidad y a los buques, independientemente de su pabellón, que realizan transportes nacionales en la Unión, así como a los transbordadores de pasaje de carga rodada que prestan servicios regulares con origen o destino en puertos europeos.

El objetivo del Reglamento propuesto es reforzar la gestión de la seguridad, la seguridad de las operaciones y la prevención de la contaminación marina por los buques que efectúan viajes nacionales e internacionales. Asimismo, el Reglamento tiene por objeto incluir las enmiendas introducidas en el Código IGS que completan las disposiciones relativas a la validez de los certificados de conformidad y certificados provisionales, así como la forma de los mismos. Esas enmiendas entraron en vigor el 1 de julio de 2002 en el marco del Convenio SOLAS (Resolución de la OMI (MSC.104 (73))).

Además, el proyecto prevé una obligación de control, de informe anual a la Comisión y el establecimiento por los Estados miembros de un sistema de sanciones.

### **3 OBSERVACIONES SOBRE LA POSICIÓN COMÚN**

Si bien el Parlamento Europeo adoptó la propuesta sin informe ni enmiendas, el Consejo ha introducido una serie de modificaciones que no alteran ni sus objetivos ni su espíritu.

#### **- Respecto a las definiciones**

Las modificaciones introducidas por la Posición común tienen por objeto ampliar el campo de aplicación del proyecto de Reglamento a otras embarcaciones, en particular las embarcaciones de alta velocidad, las plataformas móviles de perforación, los submarinos turísticos y el arqueo bruto de los buques.

En este sentido, la Posición común aumenta la coherencia de las definiciones de los diferentes actos legislativos vigentes.

#### **- Respecto al ámbito de aplicación**

El proyecto de la Comisión establecía una distinción por tipo de buque, con indicación de la nacionalidad del pabellón o de la aplicación a todos los pabellones y de la naturaleza, internacional o nacional, de los viajes efectuados.

La Posición común trata por igual a los buques abanderados en los Estados miembros y a los abanderados en terceros Estados cuando estos prestan servicios regulares, como buques de carga y de pasaje.

#### **- Respecto a los requisitos de gestión de la seguridad**

La Posición común establece una correlación entre el campo de aplicación y las disposiciones del Código que le son aplicables.

#### **- Respecto a la certificación y la verificación**

El proyecto de Reglamento preveía dos artículos diferentes (artículos 5 y 6). La Posición común aborda ambos temas en un mismo artículo, suprimiendo todas las disposiciones que ya figuraban en la parte B del anexo II, y remite a dicho anexo.

#### **- Respecto al procedimiento de salvaguardia**

El proyecto incluía el procedimiento que figuraba en el Reglamento (CE) n° 3051/95. La Posición común suprime ese artículo que, en la práctica, nunca se ha utilizado.

#### **- Respecto a las excepciones**

Esta disposición no figuraba en el proyecto de Reglamento. El objetivo es reducir las cargas administrativas de las pequeñas compañías marítimas o de algunas embarcaciones que sólo efectúan viajes nacionales, permitiéndoles hacer excepción parcial o total de algunas disposiciones del Código IGS (apartados 6, 7, 9, 11 y 12 de la parte A), manteniendo al mismo tiempo la filosofía de dicho Código.

La Posición común prevé que los Estados miembros notifiquen a la Comisión con antelación las medidas nacionales equivalentes (artículo 5 bis) y el procedimiento aplicable a la autorización por la Comisión.

#### **- Respecto a la validez, aceptación y reconocimiento de los certificados**

Esas disposiciones no existían como tales en el proyecto de Reglamento, si bien figuraban en las disposiciones que fueron refundidas en las negociaciones con el Consejo (artículos 5 y 6).

La Posición común trata por igual la verificación de la validez, la aceptación y el reconocimiento de los certificados de los buques abanderados en los Estados miembros y los abanderados en terceros países.

#### **- Respecto al procedimiento de comité**

La Posición común ha dejado de aplicar el procedimiento de comitología a la cuestión del período de validez de los certificados.

#### **- Respecto a la entrada en vigor**

La Posición común aplaza un año la entrada en vigor del Reglamento respecto a los buques que todavía no están regulados por el Código IGS (es decir, los buques que no son transbordadores de pasaje de carga rodada y que efectúan viajes nacionales). Por consiguiente, se les aplicarán las disposiciones dos años después de su entrada en vigor.

## **4 CONCLUSIONES**

La Comisión reconoce que la Posición común no modifica ni los objetivos ni el espíritu de su propuesta, por lo que puede apoyarla.