

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 11.6.2008  
COM(2008) 208 final

2005/0238 (COD)

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO**

**con arreglo al artículo 251, apartado 2, párrafo segundo, del Tratado CE**

**acerca de la**

**Posición Común del Consejo con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (refundición)**

(presentada por la Comisión)

## **COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO**

**con arreglo al artículo 251, apartado 2, párrafo segundo, del Tratado CE**

**acerca de la**

### **Posición Común del Consejo con vistas a la adopción de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (refundición)**

#### **1. ANTECEDENTES**

|                                                                                                            |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Fecha de transmisión de la propuesta al PE y al Consejo [documento COM(2005) 588 final - 2005/0238 (COD)]: | 24.1.2006 |
| Fecha del dictamen del Comité de las Regiones:                                                             | 15.6.2006 |
| Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo:                                                  | 13.9.2006 |
| Fecha del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura:                                              | 25.4.2007 |
| Fecha de transmisión de la propuesta modificada:                                                           | [...]     |
| Fecha de adopción de la Posición Común:                                                                    | [...]     |

#### **2. OBJETO DE LA PROPUESTA DE LA COMISIÓN**

La propuesta de refundición de la Directiva 95/21/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto es una de las medidas dirigidas a reforzar y completar el arsenal legislativo existente en materia de seguridad marítima.

Más allá del ejercicio de consolidación de la Directiva en un texto único, que resulta necesario para aumentar su coherencia, la Comisión tiene por objeto realizar una profunda reforma del sistema existente de inspecciones de los buques por el Estado rector del puerto para centrarse en los buques que no cumplen la normativa y que someten a la flota europea de calidad a una competencia desleal.

El objetivo es doble. Por un lado, sustituir el objetivo de cada Estado miembro de inspeccionar el 25 % de los buques por un objetivo colectivo, para toda la Unión, de inspeccionar todos los buques. Por otro, realizar inspecciones más frecuentes de los buques con un perfil de riesgo elevado. En la actualidad escapan a toda vigilancia demasiados buques que no cumplen las normas. El nuevo sistema permitirá evitarlo recompensando, al mismo tiempo, a los buques de calidad sometiéndolos a menos inspecciones, lo cual contribuirá, además, a una utilización más eficaz de los recursos.

Los buques que no cumplen la normativa y que sólo están en tránsito en aguas europeas sin hacer escala en un puerto plantean un riesgo especial. Por esa razón, la Comisión pretende, asimismo, reforzar las inspecciones en los fondeaderos en alta mar.

Además, la Comisión propone hacer más riguroso el régimen de denegación de acceso ampliándolo a todas las categorías de buques, estableciendo una duración mínima de la orden de denegación de acceso e imponiéndosela con carácter definitivo a los buques que ya hayan sido objeto en dos ocasiones de tal denegación y que hayan sido inmovilizados por tercera vez. La Comisión propone, asimismo, publicar la lista negra de las compañías marítimas cuya actuación haya sido deficiente.

Por último, la propuesta se basa, por lo que se refiere a los aspectos técnicos, en los trabajos de expertos realizados en el marco del Memorando de Acuerdo de París («Paris MoU») en materia de control por el Estado del puerto.

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

En general, el Consejo apoya, en su Posición Común adoptada por unanimidad (con la abstención de Malta), las modalidades y principios básicos propuestos por la Comisión para la aplicación del nuevo régimen de inspecciones. A este respecto, el Consejo respalda ese nuevo régimen, que prevé la inspección del 100 % de los buques, sobre todo los más deficientes.

La Comisión hace suyo el planteamiento del Consejo en materia de flexibilidad del nuevo régimen de inspecciones. Ese mecanismo resulta fundamental para garantizar suficientemente el funcionamiento flexible de ese nuevo régimen. No obstante, por lo que respecta al nuevo límite máximo autorizado de inspecciones no realizadas, la Comisión considera que su propuesta del 5 % que, por otra parte, corresponde a lo que prevé la Directiva actual, es un porcentaje realista. Por consiguiente, la Comisión no puede aceptar que se aplique un porcentaje del 10 % a los buques con un riesgo bajo o medio, como prevé el Consejo, ya que ello restaría fuerza al objetivo principal del nuevo régimen de inspecciones, a saber, la inspección de todos los buques que atraquen en puertos de la Unión Europea.

El Consejo, sin embargo, se aparta de forma significativa de la propuesta de la Comisión en un aspecto importante, al suprimir la denegación definitiva de acceso y sustituyéndola por una denegación limitada en el tiempo, que podría levantarse al cabo de 36 meses sobre la base de varios criterios. La Comisión no puede apoyar ese planteamiento del Consejo.

También resulta problemático, en menor medida, cómo trata el Consejo en su Posición Común la cuestión de las inspecciones en los fondeaderos. El Consejo no ha mantenido la inclusión en el ámbito de aplicación de la Directiva de los buques fondeados fuera de los puertos y se limita a una referencia al concepto de jurisdicción de los puertos. La estructura propuesta por el Consejo puede interpretarse de forma diferente y restrictiva dependiendo de los Estados miembros y quitar todo sentido a esa disposición. Ahora bien, la Comisión considera fundamental poder inspeccionar los buques fondeados. Eso mismo, por otra parte, es lo que quería el Consejo tras el accidente del Prestige. Los buques que no cumplen la normativa y que sólo están en tránsito en aguas europeas sin hacer escala en un puerto plantean un riesgo especial. La inspección por el Estado del puerto de los buques fondeados puede ser la única manera de controlar esos buques.

#### **4. OBSERVACIONES DETALLADAS DE LA COMISIÓN**

##### **4.1. Enmiendas aceptadas por la Comisión e incorporadas íntegra o parcialmente a la Posición Común**

Las enmiendas 1, 4, 5, 7, 15, 16, 18, 19, 22, 26, 27, 30, 32, 33, 38, 53, 55, 72, 83, 84, 86, 87, 90, 94, 95, 98, 101, 102, 105 y 106 son aclaraciones útiles de la propuesta de la Comisión, en particular desde el punto de vista técnico. Se han suprimido las disposiciones del actual sistema de inspección que han quedado obsoletas, mientras que se han precisado aún más las modalidades del nuevo régimen de inspección, teniendo en cuenta la evolución de los trabajos de expertos en el marco del Memorando de Acuerdo de París en materia de control por el Estado del puerto.

##### **4.2. Enmiendas aceptadas por la Comisión que no han sido incorporadas a la Posición Común**

Las enmiendas 2, 3, 6, 8, 9, 14, 20, 24, 25, 28, 29, 31, 39, 41, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 67, 69, 70, 71, 74, 75, 76, 77, 78, 80, 81, 85, 88, 89, 92, 97, 99, 100 y 103 son, en opinión de la Comisión, aclaraciones útiles del texto de la propuesta. Lamenta, por tanto, que el Consejo no las haya recogido en su Posición Común.

La enmienda 17, que introducía una definición de «puerto», permitía (con una ligera modificación del contenido de esa definición) incluir los fondeaderos en el ámbito de aplicación de la Directiva.

Por último, la Comisión había apoyado la enmienda 54, relativa a la denegación de acceso y, en concreto, a la denegación permanente.

##### **4.3. Enmiendas rechazadas por la Comisión que no han sido incorporadas a la Posición Común**

La enmienda 73 no es necesaria porque introduce una referencia a tareas que debe realizar la Agencia Europea de Seguridad Marítima que ya están suficientemente descritas en el Reglamento horizontal nº 1406/2002 relativo a la Agencia.

La enmienda 91, sobre la reducción de 24/36 a 24/30 meses de la banda de tiempo para realizar la inspección de los buques de riesgo bajo no está en consonancia con el objetivo general de la propuesta de la Comisión de reducir la carga resultante de las inspecciones de buques de calidad.

Por último, la parte de las enmiendas 34, 36 y 37 que se refiere a las modalidades de aplicación respecto al reparto de las inspecciones entre los Estados miembros no se ha aceptado porque excluye la posibilidad de recurrir a un mecanismo de flexibilidad para la realización de las inspecciones. No obstante, un mecanismo de esas características es indispensable para garantizar el funcionamiento correcto del nuevo régimen de inspecciones.

#### **5. CONCLUSIONES**

La Comisión toma nota de la Posición Común del Consejo, adoptada por unanimidad, que no modifica, en general, ni los objetivos ni el espíritu de su propuesta, recordando, no obstante, su posición divergente sobre varios aspectos concretos, como la supresión de la denegación

definitiva de acceso y su sustitución por una denegación limitada en el tiempo, así como, en menor medida, sobre el planteamiento del Consejo respecto a las inspecciones en los fondeaderos y el aumento del 5 % al 10 % del límite máximo autorizado de inspecciones no realizadas.