

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre equipos marinos y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE

[COM(2012) 772 final — 2012/0358 (COD)]

(2013/C 161/18)

Ponente: **Anna BREDIMA**

El 15 de enero de 2013, de conformidad con los artículos 100, apartado 2, y 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Consejo y el Parlamento Europeo decidieron consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre equipos marinos y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE

COM(2012) 772 final — 2012/0358 (COD).

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 27 de febrero de 2013.

En su 488° pleno de los días 20 y 21 de marzo de 2013 (sesión del 20 de marzo de 2013), el Comité Económico y Social Europeo aprobó por 113 votos a favor, 1 en contra y 1 abstención el presente dictamen.

1. Conclusiones

1.1 El Comité acoge favorablemente la propuesta de la Comisión de una nueva Directiva sobre equipos marinos (DEM) y respalda sus objetivos generales. La propuesta asegura la aplicación armonizada de las normas de la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre estos equipos y garantiza el funcionamiento adecuado del mercado interior de equipos marinos, reforzando así la seguridad marítima y la prevención de la contaminación.

1.2 El CESE respalda plenamente el planteamiento de la Directiva, que a) requiere que los equipos marinos instalados en los buques con pabellón de la UE estén en conformidad con las normas establecidas en los instrumentos de la OMI; b) incorpora en su ámbito de aplicación cualquier otro equipo que pueda incluirse en el ámbito de las disposiciones de la legislación de la UE; c) establece el reconocimiento mutuo de los equipos conformes y la aceptación de los equipos equivalentes; d) garantiza la libre circulación de los equipos marinos dentro de la UE y la eliminación de las barreras técnicas al comercio en el mercado interior; y e) introduce un mecanismo que simplifica y aclara la transposición de las enmiendas a las normas de la OMI al marco jurídico europeo y nacional.

1.3 El CESE considera que la OMI desarrolla normas y procedimientos de ensayo para los equipos marinos con mucha antelación a su instalación obligatoria en los buques. La acción colectiva de los Estados miembros en el proceso de la OMI garantizará el cumplimiento de los objetivos de la Directiva, sin necesidad de recurrir a normas provisionales unilaterales de la UE para los equipos que eventualmente puedan no conformarse a las normas de la OMI y tengan que ser sustituidos o «tolerados» de forma excepcional. La persistencia de normas regionales basadas en aplicaciones divergentes de las normas de la OMI puede afectar a la competitividad de la flota de la UE y reducir los niveles de seguridad y protección medioambiental.

1.4 El CESE cree necesaria una mayor claridad respecto al ámbito y la aplicación de determinadas disposiciones de la Directiva en relación con los requisitos sobre reconocimiento mutuo y aceptación de equipos que figuran en el Reglamento 613/91/CEE relativo al cambio de registro de buques dentro de la Comunidad, en el Reglamento sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y en el Acuerdo de 2004 sobre el reconocimiento mutuo de certificados de conformidad para equipos marinos entre los Estados Unidos de América y la Unión Europea.

2. La propuesta de la Comisión

2.1 La Comisión Europea ha identificado cuatro ámbitos en los que la Directiva 96/98/CE sobre equipos marinos no cumple plenamente sus objetivos. Entre las partes interesadas afectadas figuran los fabricantes europeos de equipos marinos, incluidas las pymes, así como los astilleros, los pasajeros y tripulantes de buques y las administraciones públicas. La Comisión presenta propuestas específicas para rectificar sus deficiencias y derogarla. Los beneficios de la nueva Directiva propuesta serán de dos tipos: mejorará significativamente la aplicación de las normas de la OMI en la UE, reducirá los riesgos para la seguridad y facilitará el buen funcionamiento del mercado interior de equipos marinos acortando y simplificando los procedimientos para transponer las enmiendas a dichas normas; al mismo tiempo, la Directiva simplificará el marco regulador e impulsará la industria de equipos marinos de la UE.

3. Observaciones generales

3.1 La industria de equipos marinos es una industria puntera con alto valor añadido y un sector netamente exportador con elevados niveles de inversión en I+D, que engloba entre 5 000 y 6 000 empresas y 300 000 empleos. La Directiva propuesta mejorará la seguridad de los buques y las tripulaciones de la UE e impulsará la industria de equipos marinos creando empleos y fomentando el crecimiento.

3.2 Equipo marino es cualquier equipo instalado a bordo de un buque durante su proceso de construcción o colocado en el buque posteriormente. El concepto abarca también las actividades en alta mar e incluye una amplia gama de productos, desde equipos de navegación y manipulación de carga a equipos de lucha contra incendios y equipos salvavidas, así como equipos especializados con fines medioambientales, por ejemplo equipos de gestión del agua de lastre o columnas de relleno para emisiones de óxidos de azufre. El valor de los equipos marinos constituye entre el 40 y el 80 % del valor de un buque nuevo. La propuesta reducirá los costes de las empresas y reforzará la competitividad de la industria de la UE.

3.3 El CESE se remite a su dictamen sobre la propuesta de Directiva 96/98/CE ⁽¹⁾ sobre equipos marinos, en el que respaldaba enérgicamente los mismos objetivos subyacentes a la propuesta que ahora nos ocupa.

3.4 El CESE suscribe plenamente el planteamiento de la Directiva propuesta y respalda sus objetivos, que reforzarán el régimen normativo vigente y, lo que es más importante, facilitarán la transposición a la legislación de la UE en los plazos debidos de las enmiendas a las normas de la OMI.

3.5 El CESE valora positivamente la prioridad que se da a las normativas internacionales sobre la seguridad marítima, que es coherente con el carácter global de la navegación. Las disposiciones que capacitan a la Comisión para adoptar actos de ejecución destinados a actualizar la legislación de la UE y adoptar criterios y procedimientos comunes para la aplicación de estos requisitos y normas y publicar la información relevante reforzarán los objetivos de la Directiva.

4. Observaciones específicas

4.1 Artículo 2 – Definiciones

El CESE aprueba la inclusión en la lista de convenios internacionales del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques (2004), que se espera entre en vigor en un futuro próximo. Asimismo sugiere suprimir de la lista el Convenio internacional sobre líneas de carga (1966), porque no incluye disposiciones sobre equipos.

4.2 Artículo 3 – Ámbito de aplicación

4.2.1 Por razones de claridad jurídica sería apropiado aclarar explícitamente que la Directiva no se aplicará a los equipos que en la fecha de entrada en vigor de la Directiva hayan sido ya instalados a bordo de un buque.

4.2.2 El CESE entiende que la muy útil disposición del apartado 2, en el sentido de que los equipos marinos solo estarán sujetos a la nueva Directiva, se refiere a los aspectos de conformidad. Debería aclararse si esta nítida afirmación se refiere también a los aspectos de reconocimiento mutuo y aceptación de equipos que figuran en el Reglamento 613/91/CEE relativo al

cambio de registro de buques dentro de la Comunidad y en el Reglamento 391/2009/CE sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques.

4.3 Artículo 4 – Requisitos de los equipos marinos

La disposición que establece la aplicación automática de los convenios de la OMI y otros instrumentos en su versión más reciente no requiere ya enmiendas a la Directiva ni la inclusión de listas de equipos como las que actualmente figuran en los anexos I y II.

4.4 Artículo 5 – Aplicación

Para evitar cualquier interpretación errónea de la expresión «instrumentos internacionales aplicables a los equipos ya embarcados» debería aclararse que se refiere a los requisitos vigentes en el momento de su instalación, a no ser que los requisitos adoptados posteriormente por la OMI se apliquen a los equipos ya embarcados.

4.5 Artículo 6 – Funcionamiento del mercado interior

Este artículo sienta las bases para la libre circulación de equipos marinos en la UE, con arreglo al concepto de reconocimiento mutuo entre Estados miembros de los equipos conformes con los requisitos establecidos en la Directiva. El artículo se refiere también a la instalación de equipos marinos a bordo de un buque de la UE, supuestamente también fuera de la UE. Sin embargo, este concepto puede debilitarse por la aplicación de los artículos 7.2 (sobre la sustitución de los equipos no equivalentes), 32.6 (que da derecho a los Estados receptores a repetir los ensayos de los equipos innovadores) y 34.4 (que abre la posibilidad de no aceptar los equipos equivalentes sustituidos fuera de la UE).

4.6 Artículo 7 – Transferencia de un buque al registro de un Estado miembro

En el apartado 2 se estipula que si la administración citada considera que el equipo no es equivalente, tendrá que ser sustituido. El CESE se pregunta si en tales casos, teniendo en cuenta la normativa de la OMI sobre la aceptación mutua de los certificados, sería razonable que los Estados receptores siguieran el procedimiento establecido en el artículo 5 del Reglamento 613/1991 (que establece que en caso de transferencia de pabellón entre Estados miembros es obligatoria una notificación previa a la Comisión).

4.7 Artículo 8 – Normas de los equipos marinos

El CESE se pregunta si la UE, y no sus Estados miembros, debería instar a la OMI a elaborar normas internacionales. En cualquier caso, la OMI desarrolla normas y procedimientos de ensayo para los equipos marinos con mucha antelación a su instalación obligatoria en los buques. La acción colectiva de los Estados miembros en el proceso de la OMI garantizará el cumplimiento de los objetivos de la Directiva, sin necesidad de recurrir a normas provisionales unilaterales de la UE para los equipos que eventualmente puedan no conformarse a las normas de la OMI y tengan que ser sustituidos o «tolerados» de forma excepcional.

⁽¹⁾ Dictamen del CESE sobre la *Propuesta de Directiva del Consejo sobre equipos marinos*, DO C 97, 1.4.1996, p. 22; dictamen del CESE sobre *Transferencia de buques de carga y de pasaje entre registros*, DO C 80, 30.3.2004, pp. 88-91.

4.8 Artículos 9 a 11 – La marca de la rueda de timón

Los equipos marinos aprobados instalados a bordo de un buque podrán circular libremente en todos los Estados miembros porque llevarán una marca de la UE –la marca de la rueda de timón– que demuestre su conformidad con los requisitos de la OMI y de la DEM. El CESE apoya la posibilidad de que la marca de la rueda de timón pueda ir acompañada o ser sustituida por etiquetas electrónicas que faciliten la inspección de los buques que atraquen en puertos de la UE y contribuyan a luchar contra las falsificaciones.

4.9 Artículo 26 – Coordinación de los organismos notificados

El CESE respalda la propuesta de que los «organismos notificados» establezcan un grupo cooperativo a imagen de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, cuyas organizaciones reconocidas de la UE desempeñan también la función de organismos notificados.

Bruselas, 20 de marzo de 2013.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Staffan NILSSON
