

Por ello, el Comité aprueba la propuesta de decisión, sin perjuicio de las observaciones siguientes.

2.1. En primer lugar, es de lamentar que Austria no se haya decidido hasta ahora a adherirse al acuerdo. En su dictamen del 23 de marzo de 1988<sup>(1)</sup> el Comité puso de relieve la importancia y necesidad de la participación de Austria, Suiza y Yugoslavia en los transportes de tránsito de la Comunidad. Por tanto, el Comité ruega a la Comisión que haga todo lo que esté en su mano para influir sobre Austria con el fin de que se adhiera al acuerdo.

2.2. En lo que respecta a la declaración sobre el Protocolo relativo a la aplicación de la letra b) del apartado 2 del artículo 3 en el territorio de la Comunidad Económica Europea, el Comité se congratularía si se aplicara tan pronto como fuera posible la mencionada cláusula del acuerdo.

<sup>(1)</sup> DO nº C 134 de 24. 5. 1988, p. 19.

2.3. El Comité interpreta el segundo párrafo de la letra a) del apartado 1 del artículo 2 en el sentido de que las regulaciones de liberalización son también aplicables a los contenedores que, aún perteneciendo a las empresas, se hallan fuera del territorio de las partes contratantes, siempre que las dimensiones máximas de las estructuras amovibles o contenedoras no superen las establecidas en la reglamentación comunitaria vigente.

2.4. Cabe lamentar que el acuerdo no haga referencia al tema de los transportes de mercancías por vías navegables, en el sentido de las Directivas 82/603/CEE y 86/544/CEE<sup>(2)</sup>.

<sup>(2)</sup> Directivas del Consejo de 28 de julio de 1982 y 10 de diciembre de 1986 por las que se modifica la Directiva 75/130/CEE sobre el establecimiento de normas comunes para determinados medios de transporte en el transporte combinado de mercancías entre los Estados miembros (DO nº L 247 de 23. 8. 1981, p. 6; nº L 320 de 15. 11. 1986, p. 33).

Hecho en Bruselas, el 28 de septiembre de 1988.

*El Presidente  
del Comité Económico y Social*

Alfons MARGOT

**Dictamen sobre la propuesta de directiva del Consejo sobre el reconocimiento recíproco de los títulos nacionales de patrón de buques de transporte de mercancías en navegación interior<sup>(1)</sup>**

(88/C 318/08)

De conformidad con el artículo 75 del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, el 5 de mayo de 1988 el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social sobre la propuesta mencionada arriba.

La Sección de transportes y comunicaciones, encargada de la preparación de los trabajos en la materia, adoptó su dictamen el 14 de septiembre de 1988, basándose en la ponencia del Sr. Tukker.

En su 258ª sesión plenaria (sesión del 28 de septiembre de 1988), el Comité Económico y Social adoptó por unanimidad el siguiente dictamen.

**1. Observaciones generales**

**1.1. (Punto A.1 del documento de la Comisión)**

A la lectura del punto 1 de la exposición de motivos, se plantean dos preguntas:

1. ¿A qué países de la Comunidad se aplica la directiva?

2. ¿Es realmente necesario aplicar desde ahora el reconocimiento recíproco de los títulos nacionales de patrón de buques?

Respecto de la primera pregunta, y aunque ello no figure explícitamente en el texto, se puede deducir que esta directiva se aplica exclusivamente a los países en los que se aplica el documento COM(88) 111 final (saneamiento de la navegación interior). En este caso, convendría indicarlo en la propuesta y nombrar explícitamente a los países de que se trata (Francia, Alemania, Países Bajos, Bélgica y Luxemburgo).

<sup>(1)</sup> DO nº C 120 de 1. 5. 1988, p. 7.

En cuanto a la segunda pregunta, se trata a continuación.

### 1.2. (Punto A.2)

El certificado de patrón para navegación en el Rin y en otros afluentes (Neckar, Main y Mosela) sólo es válido para la parte del Rin comprendida entre Basilea y el Spijkse Veer (frontera entre Alemania y los Países Bajos), es decir que no es válido para la parte neerlandesa del Rin, a saber, el Lek y el Waal.

Ello es tanto más sorprendente cuanto que la libre navegación en el Rin, establecida por el convenio de Mannheim en 1868, se extiende de Basilea hasta el mar. Por lo tanto, el primer trabajo de la Comisión debería ser solicitar de la Comisión central para la navegación en el Rin (Estrasburgo) que inicie los trámites para ampliar la validez del certificado de patrón para navegación en el Rin hasta el mar. Como este certificado ya se aplica al recorrido hasta el mar, ello no debería plantear problemas. No obstante, el gobierno neerlandés podría presentar dificultades.

### 1.3. (Puntos A.3 y A.4)

Con objeto de aclarar la situación actual, el anexo I presenta la lista de los títulos de navegación existentes, junto con su validez.

De la lectura de esta lista se desprende claramente la confusión que aún reina en la materia, puesto que Alemania y Francia son los únicos países que han adoptado un sistema ordenado.

En los Países Bajos, sí existe un título de navegación, aunque no sea (todavía) obligatorio. En Bélgica y en Luxemburgo, no se requiere ningún título.

### 1.4. (Puntos A.5 y A.6)

En la situación actual, cabe preguntarse si es realmente conveniente empezar a luchar por el reconocimiento recíproco de unos títulos que no tienen aún validez o que ni siquiera existen.

La Comisión debería más bien llenar las lagunas existentes y solicitar a los Estados miembros interesados que establezcan cuanto antes un sistema de títulos de navegación. Quizás convendría que la Comisión fijase un plazo para ello. Deberá lucharse por armonizar las

condiciones y disposiciones en la materia. Por lo tanto, es preciso establecer en primer lugar los criterios que deben cumplir los títulos de navegación (por ejemplo, la adecuación al certificado de patrón para la navegación en el Rin).

## 2. Observaciones específicas

### 2.1. (Punto B.4)

Al establecer las condiciones requeridas para la obtención de un título de navegación, deberá velarse por que su nivel sea equivalente al del certificado de patrón para la navegación en el Rin.

## 3. Directiva

### 3.1. (Artículo 3, punto 5)

Sustituir 60 m por 55 m.

### 3.2. (Artículo 3, punto 6)

Sustituir «Previa consulta a la Comisión y a ...» por «Previa autorización de la Comisión y de ...».

Al final del punto 6, añadir lo siguiente:

«Estas otras vías navegables son: el Elba, el Weser y el Danubio.»

### 3.3. (Artículo 4)

La modificación propuesta no se aplica a la versión española.

Después de «... en navegación interior», añadir: «exceptuando las vías navegables cubiertas por el certificado de patrón para la navegación en el Rin».

## 4. Anexo

La primera modificación no se aplica a la versión española.

Ampliar el texto como sigue (véase el Anexo de este documento).

Hecho en Bruselas, el 28 de septiembre de 1988.

*El Presidente*  
*del Comité Económico y Social*  
Alfons MARGOT

## ANEXO

**Lista de títulos de navegación nacionales e internacionales para el transporte de mercancías en navegación interior****Navegación sobre el Rin**

Certificado del patrón para la navegación en el Rin válido para el Rin y sus afluentes: Neckar, Main y Mosela, hasta Basilea y el Spijkse Veer (frontera entre Alemania y los Países Bajos).

Este certificado será obligatorio para los buques con capacidad superior a 150 toneladas o cuyo calado sea de 50 m<sup>3</sup>.

No será válido para el Elba, el Weser y el Danubio.

**República Federal de Alemania**

*Schifferpatent* (*Binnenschifferpatentverordnung* de 7 de diciembre de 1981).

Obligatorio para los ríos y canales alemanes, a falta de un certificado para la navegación en el Rin. Si se tiene este certificado, no será necesario el *Schifferpatent*.

Para el Elba, el Weser y el Danubio, se necesitará además un *Streckenpatent*.

**Países Bajos**

Existe un título de navegación (*vaarbewijs*), pero aún no es obligatorio, dado que la ley que lo rige todavía no ha entrado en vigor.

**Bélgica**

Nada.

**Luxemburgo**

Nada.

**Francia**

CAT. A:

Sobre todas las vías navegables interiores, para buques cuya eslora no rebasa los 55 m y/o manga 11,40 m.

CAT. C.P.:

Para buques, empujadores y buques emparejados cuya eslora es superior a 55 m y manga a 11,40 m.

Para el Sena, entre Ruán y Le Havre, se requiere un conocimiento de la situación local; en su defecto, se precisará un piloto a bordo.

---