

Dictamen del Comité de las Regiones sobre

- la «Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la seguridad marítima del transporte de petróleo»,
- la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto)»,
- la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas», y
- la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único»

(2001/C 22/06)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

vista la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto)»,

vista la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas» y

vista la «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único» (COM(2000) 142 final — 2000/0065 (COD) — 2000/0066 (COD) — 2000/0067 (COD))

vista la decisión de la Comisión de 23 de marzo de 2000 de consultar al Comité de las Regiones a este respecto, de conformidad con el primer párrafo del artículo 265 y el segundo párrafo del artículo 80 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea;

vista la decisión de la mesa del Comité de las Regiones, de 13 de junio de 2000, de asignar la elaboración del dictamen sobre el tema a la Comisión 3 (Comisión de Redes Transeuropeas, Transportes y Sociedad de la Información), de conformidad con el artículo 39 del Reglamento Interno;

vista la Directiva 93/75/CEE del Consejo de 13 de septiembre de 1993 sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes;

visto el Reglamento (CEE) n° 2158/93 de la Comisión, de 28 de julio de 1993, relativo a la aplicación de las enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar y del Convenio internacional para la prevención de la contaminación por los buques 1973, a efectos de aplicación del Reglamento (CEE) n° 613/91 del Consejo;

vista la Resolución del Consejo de 8 de junio de 1993 en favor de una política común de seguridad marítima;

vista la Decisión 96/587/CE de la Comisión de 30 de septiembre de 1996 sobre la publicación de la lista de organizaciones reconocidas que han sido notificadas por los Estados miembros en virtud de la Directiva 94/57/CE del Consejo;

visto el proyecto de Dictamen aprobado por la Comisión 3 el 26 de junio de 2000 (CDR 165/2000 rev. 1) (ponente: Sr. Lamberti, I/PSE);

considerando que las medidas destinadas a mejorar la seguridad en los transportes son competencia comunitaria, de conformidad con lo dispuesto en la letra c) del artículo 71 (antiguo artículo 75) del Título V del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea;

considerando que todo lo referente a la seguridad del transporte marítimo y a las consecuencias de la contaminación tiene graves repercusiones para los Estados miembros y las administraciones locales, y que el vertido accidental de hidrocarburos de los petroleros sigue siendo una de las principales preocupaciones de la Comisión Europea, como lo demuestra el reciente accidente del petrolero Erika,

ha aprobado, en su 35º Pleno de los días 20 y 21 de septiembre de 2000 (sesión del 21 de septiembre) el presente Dictamen.

1. **«Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 95/21/CE del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros (control del Estado del puerto)»**

El Comité de las Regiones

1.1. aprueba la propuesta de la Comisión de negar el acceso a los puertos de la Comunidad a determinados buques que, en razón de su antigüedad, pabellón y antecedentes, presentan un riesgo manifiesto para la seguridad en alta mar y el medio ambiente marino; asimismo, destaca la utilidad de que la lista de buques a los que se ha prohibido el acceso se publique e incluya en el sistema de información Sirenac;

1.2. comparte la necesidad de prever que los buques con un factor de selección alto, dado que presentan un riesgo especialmente importante de accidente o contaminación, sean sometidos a una inspección en cada escala en un puerto de la Comunidad;

1.3. aprueba la propuesta de que los buques pertenecientes a las categorías enumeradas en el punto A del anexo V de la Directiva sean sometidos a una inspección ampliada en el primer puerto visitado una vez transcurrido el periodo de doce meses siguientes a la última inspección ampliada efectuada en un puerto de un Estado miembro, habida cuenta de que ello incrementará sin lugar a dudas la seguridad del transporte marítimo; asimismo, aprueba el establecimiento de directrices obligatorias referidas a dicho tipo de inspección, ya que permitirá restringir la discrecionalidad de los inspectores a la hora de efectuar los controles y, por consiguiente, lograr que éstos sean lo más homogéneos posible dentro de la Comunidad;

1.4. reconoce la necesidad de establecer los procedimientos que deberán seguir los inspectores para la inspección ampliada de determinadas categorías de buques, dado que ello permitirá restringir la discrecionalidad de dichos inspectores y armonizar los controles dentro de la Comunidad;

1.5. considera que deben establecerse condiciones claras para que las inspecciones visuales sean reales, eficaces y exhaustivas en todas las partes accesibles del buque, de manera que se puedan detectar eventuales deficiencias estructurales: el Comité insta a la Comisión a definir instrumentos concretos y efectivos para llevar a cabo dichas inspecciones;

1.6. está de acuerdo con la obligación de una inspección ampliada para los petroleros de más de quince años, habida cuenta de que las estadísticas demuestran que la mayor parte de los fallos que implican la inmovilización de los buques afecta especialmente a los que superan dicha edad;

1.7. está de acuerdo en la necesidad de que los Estados miembros velen por que se prohíba el acceso a los puertos de la Comunidad de los buques pertenecientes a las categorías del punto A del anexo V de la Directiva en los casos previstos en el artículo 7 bis propuesto, al considerar que se trata de una medida idónea para desincentivar la navegación en aguas comunitarias de los buques pertenecientes a las categorías del anexo citado;

1.8. considera suficiente que la Comisión publique semestralmente los datos relativos a los buques a los que se haya prohibido el acceso a los puertos de la Comunidad por los motivos a que se hace referencia en el punto anterior;

1.9. aprueba la propuesta destinada a mejorar la información sobre los controles de los buques efectuados en las escalas anteriores, con el fin de evitar la repetición de inspección y la consiguiente sobrecarga de las estructuras destinadas a tal efecto;

1.10. aprueba la inclusión en la Directiva de la obligación de entregar el informe de inspección al Estado del pabellón y a las sociedades de clasificación interesadas, dado que ello les permitirá controlar más rápidamente las eventuales condiciones de deterioro del buque y establecer las disposiciones necesarias para la reparación;

1.11. apoya la inclusión en la Directiva de la obligación de que los inspectores verifiquen, en caso de buques que transporten más de 2000 toneladas de hidrocarburos a granel, que disponen de documentos que demuestren la suscripción de un seguro u otra garantía financiera para cubrir su responsabilidad por los daños causados por la contaminación; esta medida deberá permitir sufragar a través de instrumentos apropiados la totalidad de los costes de la eventual reparación de los desastres ecológicos: el Comité da una gran importancia a este aspecto de la propuesta, en consideración de los intereses directos de los entes costeros;

1.12. reconoce la necesidad de incrementar la transparencia inherente a la información sobre los buques sujetos a inspección y, llegado el caso, inmovilización, dado que frenará el uso de buques que no satisfagan las condiciones de seguridad establecidas en la legislación;

1.13. aprueba la idea de que es necesario establecer en la Directiva la obligación de que los Estados miembros transmitan a la Comisión todos los años los datos especificados en su anexo X, dado que ello le permitirá actuar con rapidez para subsanar fallos en la aplicación de la Directiva, que pueden dar lugar a niveles diversos de seguridad y, por lo tanto, a un falseamiento de la competencia entre puertos y regiones de la Unión Europea. El Comité recomienda que se creen mecanismos e instrumentos concretos para garantizar que los Estados miembros cumplan realmente esta obligación;

1.14. por último, el Comité espera que puedan aprobarse cuanto antes las modificaciones de la Directiva, dada la extrema urgencia de intervenir en el ámbito de la seguridad marítima del transporte de petróleo, tal como demuestra el reciente accidente del petrolero Erika; no obstante, formula las siguientes recomendaciones:

1.15. A la vista de la inclusión, entre los controles que realizan los inspectores, de verificaciones técnicas sobre la estructura del buque, se destaca la necesidad de que la propuesta de modificación de la Directiva incluya en el artículo 4 la obligación de que los Estados miembros efectúen una formación y una actualización constante de los inspectores, mediante programas coordinados a escala comunitaria. Ello permitirá que las autoridades administrativas competentes cuenten con personal altamente cualificado para efectuar los controles y con una formación de base común; y que los inspectores se mantengan informados sobre los avances tecnológicos del sector. Estos aspectos son fundamentales para que los controles sean cualitativamente válidos.

1.16. Se hace hincapié en la necesidad de acelerar la aprobación de normas para fomentar la circulación de los datos sobre las características de los buques y las cargas transportadas (en caso de que sean peligrosas), que la Comisión incluyen en sus previsiones. Se trata de medidas esenciales para que las administraciones locales dispongan de datos elementales sobre el transporte de sustancias peligrosas y puedan adoptar planes de emergencia que incluyan las medidas de protección imprescindibles con el fin de reducir al mínimo los efectos de posibles accidentes.

1.17. Por consiguiente, el Comité llama la atención en particular sobre los requerimientos formulados en los puntos 1.4, 1.11 y 1.13 que considera de gran relevancia.

1.18. Por último, el Comité considera de suma importancia que los asuntos examinados en la Directiva deban ser objeto de una valoración clara y concreta en el marco de los procedimientos de ampliación, en especial, en relación con países del área mediterránea como Chipre y Malta.

2. «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 94/57/CE del Consejo sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas»

El Comité de las Regiones

2.1. reconoce la necesidad de modificar la Directiva para lograr el perfeccionamiento del régimen de reconocimiento comunitario de las sociedades de clasificación, incluidos controles y sanciones, sobre todo en lo que se refiere a los daños medioambientales, y establecer requisitos más estrictos que deberán cumplir las organizaciones reconocidas. Ello permitirá reforzar el sistema de reconocimiento y simplificar las obligaciones de los Estados miembros en cuanto a supervisión de dichos organizaciones;

2.1.1. asimismo, considera importante la modificación de la Directiva para adaptarla a las modificaciones en la materia de los convenios internacionales y de los correspondientes códigos vinculantes para los Estados miembros, así como a las resoluciones pertinentes de la Organización Marítima Internacional (OMI);

2.2. aprueba la inclusión en la Directiva de la disposición para que los Estados miembros actúen de acuerdo con lo dispuesto en el anexo y en el apéndice de la Resolución A.847(20) de la OMI sobre orientaciones para prestar asistencia a los Estados del pabellón en aplicación de los instrumentos de la OMI, dado que favorecerá una aplicación eficaz de las obligaciones de dichos Estados en la materia, en virtud de los convenios internacionales;

2.3. aprueba la modificación del procedimiento previsto para reconocer inicialmente a las organizaciones técnicas que desean ser autorizadas para actuar en nombre de los Estados miembros en la evaluación de la seguridad de los buques, por la que se transfiere esta competencia de reconocimiento de los Estados miembros a la Comisión; de hecho, ello permitirá armonizar mejor las evaluaciones dentro de la Comunidad;

2.4. manifiesta que las consideraciones formuladas en el punto 2.3 son válidas para la supervisión del mantenimiento de las condiciones de conformidad de las organizaciones técnicas previstas en la Directiva, que competirá tanto a la Comunidad como a los Estados miembros;

2.5. aprueba la inclusión, entre los criterios esenciales para la concesión del reconocimiento inicial, y su mantenimiento, a las organizaciones técnicas que evalúan la seguridad del buque, del hecho de poseer un buen historial en materia de seguridad y prevención de la contaminación con respecto a todos sus buques clasificados, independientemente del pabellón que enarbolan;

2.6. aprueba la ampliación a la Comisión de la facultad de suspensión del reconocimiento de las organizaciones técnicas, de acuerdo con el procedimiento que implica la participación del Comité instaurado en virtud del artículo 7 de la Directiva y compuesto por representantes de los Estados miembros;

2.7. se muestra de acuerdo en que la retirada del reconocimiento de una organización por incumplimiento de lo dispuesto en la Directiva, así como por unas prestaciones insuficiente en cuanto a seguridad y prevención de la contaminación, se produzca a escala comunitaria, con el fin de uniformar el procedimiento dentro de la Comunidad;

2.8. aprueba la negociación de la Comunidad con los terceros países donde estén localizadas organizaciones autorizadas para garantizar un trato igual a las organizaciones autorizadas situadas en la Comunidad;

2.9. propone que se adopte una disposición alternativa para la responsabilidad de las organizaciones autorizadas ante las administraciones con las que mantienen una relación de trabajo. Una disposición alternativa que prevea, además de la obligación de que los Estados miembros informen a la Comisión Europea y a los demás Estados miembros de estas relaciones de trabajo, un nivel de responsabilidad de la organización autorizada ante la eventualidad de un pequeño error, nivel que no debe ser inferior a una suma fijada por la Directiva;

2.10. comparte la necesidad de favorecer todo lo posible la transmisión de la información relativa a los buques facilitada por las organizaciones autorizadas;

2.11. comparte la necesidad de establecer los límites previstos para el cambio de clase de los buques, dado que frenará la utilización de este instrumento para eludir el cumplimiento de las normas de seguridad;

2.12. aprueba la modificación de la Directiva destinada a establecer los criterios cualitativos que deberán cumplir las organizaciones técnicas para lograr el reconocimiento, puesto que supondrá una mejora de la calidad de los servicios de dichas organizaciones.

2.13. El Comité considera oportuno, también en este caso, señalar la necesidad de valorar los contenidos de la Directiva con miras a los procedimientos de ampliación a los países interesados en estos asuntos.

3. «Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único»

El Comité de las Regiones

3.1. apoya la aprobación del Reglamento y toma nota de que este instrumento legislativo es el más adecuado para la aplicación acelerada de las nuevas normas de seguridad relativas a los petroleros recogidas en él (artículos 1 y 2);

3.2. comparte los motivos esgrimidos por la Comisión para elaborar el Reglamento que impulsará el proceso de eliminación progresiva de los petroleros de casco único, con arreglo a criterios de eliminación no menos estrictos que los previstos en la legislación de los Estados Unidos, y apoya la necesidad de fomentar iniciativas destinadas a respetar este calendario a nivel internacional. Ello impedirá que los buques excluidos de las aguas estadounidenses comiencen a operar en las aguas de la Comunidad Europea (artículo 4): el Comité considera prioritario este punto, y todos los órganos de la UE deberían procurar que el calendario de la normativa comunitaria coincida exactamente con el de la normativa estadounidense;

3.3. aprueba los incentivos financieros previstos en el Reglamento para los petroleros de doble casco y las medidas disuasorias para los de casco único, con el fin de acelerar el proceso de sustitución de los petroleros de casco único por los petroleros de doble casco;

3.3.1. asimismo, apoya que este sistema mixto de incentivos y medidas disuasorias se base en una reducción de las tarifas portuarias y de practicaje de los petroleros del primer tipo o de diseño equivalente y en un incremento de dichas tarifas para los del segundo tipo (artículo 5);

3.4. toma nota de la obligación de notificar a la OMI el contenido de este Reglamento, una vez aprobado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 211 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (CNUDM) (artículo 6);

3.5. aprueba la obligación de los Estados miembros de:

- comprobar la aplicación del sistema de tarifas portuarias y de practicaje diferenciadas;
- presentar anualmente a la Comisión un informe sobre los resultados de las comprobaciones efectuadas. Ello permitirá verificar si los Estados miembros aplican correctamente el artículo 5 del Reglamento (artículo 7);

3.6. aprueba la creación del Comité de reglamentación previsto en el artículo 8;

3.7. apoya la facultad de la Comisión de modificar el Reglamento y su anexo para adecuar las referencias a las Reglas pertinentes de Marpol 73/78 cuando éstas hayan sido modificadas;

3.8. reconoce la necesidad de derogar el sistema vigente de tarifas portuarias y de practicaje diferenciadas, establecido por el Reglamento (CE) n° 2978/94, que será sustituido por el del Reglamento de que se trata;

3.9. considera adecuado el plazo de doce meses a partir de la fecha de entrada en vigor previsto en el artículo 12 para la aplicación del Reglamento;

3.10. considera positivo el conjunto de las disposiciones previstas en la propuesta de Reglamento, sin perjuicio de lo siguiente:

- las disposiciones de dicho Reglamento se aplican a los petroleros. Habida cuenta de que el objeto que persigue la normativa es prevenir la contaminación y sus consecuencias, el Comité propone ampliar, en breve plazo, la normativa para la adopción de sistemas similares de prevención que tengan en cuenta las distintas tecnologías de seguridad de los transportes, a los buques cisterna para transporte de gas y de productos químicos.

3.11. El Comité considera satisfactorio el conjunto de las futuras medidas propuestas por la Comisión y señala lo siguiente sobre el particular:

- espera un desarrollo del sistema de información Equasis y un compromiso permanente de los Estados miembros y de la Comisión en favor de dicho proyecto;

- propone que se vuelva a proponer lo antes posible la obligación de notificación a escala comunitaria prevista en la Directiva 93/75/CEE para los buques en tránsito frente a las costas de la Comunidad.

Asimismo, el Comité valora de forma muy favorable la posibilidad de que se constituya una estructura europea de la seguridad marítima, que permitirá una aplicación eficaz y armonizada de las normas de seguridad vigentes en la Comunidad Europea.

Dadas las tareas que la Comisión se propone asignar a esta estructura (apoyo de la labor de los Estados miembros y de la Comisión en la aplicación y el control de la legislación comunitaria sobre el tema, evaluación de la eficacia de las medidas adoptadas), el Comité estima conveniente hacer hincapié en lo siguiente:

- los entes regionales y locales deberán poder intervenir en el proceso de creación de esta estructura;
- los entes regionales y locales deberán disponer de los contactos y las relaciones convenientes con el organismo mencionado en pie de igualdad con las demás administraciones.

De acuerdo con el principio de transparencia de los datos sobre los buques previsto en las propuestas legislativas de que se trata en el presente dictamen, de esta forma dispondrán de información adecuada para aplicar las medidas que permitan afrontar posibles accidentes como el del petrolero Erika, y para informar debidamente a los ciudadanos sobre el tema. Este último aspecto es esencial dada la importancia que concede la opinión pública a los problemas de contaminación.

3.12. El Comité toma nota de la necesidad de armonizar la normativa comunitaria relativa a la obligación de utilizar petroleros de doble casco con el calendario previsto en la OPA 90, y comparte plenamente la preocupación de la Comisión sobre el posible desplazamiento a Europa de la actividad comercial de la flota de petroleros excluida de las aguas estadounidenses. Por lo demás, considera positivo el efecto que dicha norma tendrá para el desguace de los buques más viejos y, en consecuencia, menos seguros.

3.13. El Comité reconoce asimismo la necesidad de dar nuevos pasos para reducir considerablemente las dimensiones autorizadas en la actualidad para los tanques de los buques cisterna.

3.14. El Comité llama la atención de la Comisión sobre la necesidad de afrontar y resolver, en los órganos oportunos, la problemática relativa a los armadores y las tripulaciones, los primeros con demasiada frecuencia evanescentes hasta la desaparición y las segundas totalmente ineptas para garantizar

al menos la reparación de los daños causados, especialmente en caso de desastre medioambiental: es de sobra conocido que la práctica actual de atribuir la responsabilidad a los armadores y a la tripulación conduce a que el verdadero responsable no llegue a ser identificado o esté ilocalizable. Este problema no es en absoluto secundario con relación a los abordados en las propuestas de modificación de las Directivas 95/21/CE y 94/57/CE y la propuesta de Reglamento.

El Comité de las Regiones,

4. apoya el desarrollo de la flota y de los puertos europeos dando prioridad a la seguridad. El refuerzo de los controles y de las normas de seguridad que se han expuesto anteriormente constituirá un progreso incontestable pero no bastará para modificar el transporte marítimo en profundidad. El Comité de las Regiones presenta varias propuestas que considera que hay que aplicar de forma urgente, en particular en el marco de la ampliación.

4.1. subraya el carácter urgente de proseguir los esfuerzos de armonización de las administraciones marítimas de los diferentes Estados dando un carácter preferente a los criterios de seguridad más importantes y dotándose de un dispositivo de vigilancia coherente.

4.2. considera urgente aplicar, a nivel europeo, una política de prevención de los riesgos dirigida a todas las partes interesadas de la cadena de transporte.

4.3. preconiza la elaboración de un vasto programa comunitario de ayuda específica al desarrollo y a la modernización del sector marítimo de los países más desfavorecidos de la Unión.

4.4. considera conveniente que los Estados candidatos a la Unión (Chipre, Malta o los Estados bálticos) se doten de una administración capaz de garantizar los controles y de hacer respetar las normas internacionales.

4.5. estima que hay que avanzar hacia una armonización social y fiscal en el seno de la Unión Europea tendente, en particular, a:

- garantizar importantes derechos para los asalariados;
- respetar la normativa social relativa a las tripulaciones;
- desarrollar el empleo;
- promover y preservar las profesiones marítimas ofreciendo formaciones profesionales adecuadas.

4.6. propone a la Unión Europea que estudie la posibilidad de crear un impuesto de seguridad marítima, basado en la naturaleza de las mercancías transportadas con el fin de conseguir los medios suficientes y necesarios para una prevención eficaz.

Bruselas, 21 de septiembre de 2000.

El Presidente
del Comité de las Regiones
Jos CHABERT