

ES

**ES**

**ES**



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 26.11.2008  
COM(2008) 830 final

2005/0238 (COD)

**DICTAMEN DE LA COMISION**

**de conformidad con el artículo 251, apartado 2, párrafo tercero, letra c), del Tratado  
CE,  
sobre las enmiendas del Parlamento Europeo  
a la Posición Común del Consejo respecto de la  
propuesta de**

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (texto refundido)**

**POR EL QUE SE MODIFICA LA PROPUESTA DE LA COMISION con arreglo al apartado  
2 del artículo 250 del Tratado CE**

**DICTAMEN DE LA COMISION**

**de conformidad con el artículo 251, apartado 2, párrafo tercero, letra c), del Tratado CE,  
sobre las enmiendas del Parlamento Europeo  
a la Posición Común del Consejo respecto de la  
propuesta de**

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (texto refundido)**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

**1. INTRODUCCIÓN**

El artículo 251, apartado 2, párrafo tercero, letra c), del Tratado CE establece que la Comisión emitirá un dictamen sobre las enmiendas propuestas por el Parlamento Europeo en segunda lectura. La Comisión expone a continuación su dictamen sobre las 34 enmiendas propuestas por el Parlamento.

**2. ANTECEDENTES**

Fecha de transmisión de la propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo	09.01.2006
Fecha del dictamen del Comité Económico y Social Europeo	13.09.2006
Fecha del dictamen del Comité de las Regiones	15.06.2006
Fecha del dictamen del Parlamento Europeo en primera lectura	25.04.2007
Fecha de adopción de la Posición Común (con la abstención de Malta)	06.06.2008
Fecha del dictamen del Parlamento Europeo en segunda lectura	24.09.2008

**3. OBJETO DE LA PROPUESTA**

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.

El texto persigue dos objetivos: el primero es consolidar la Directiva en un texto único y, de este modo, darle mayor flexibilidad y coherencia.

El segundo objetivo es emprender una reforma a fondo del sistema vigente, sustituyendo el régimen actual, basado en un umbral cuantitativo del 25% de los buques inspeccionados por cada Estado miembro, por un objetivo colectivo consistente en inspeccionar todos los buques que hagan escala en la UE, concentrando los controles en los buques con mayor perfil de riesgo. Así, los buques más peligrosos se inspeccionarán cada seis años, mientras que los buques de calidad se someterán a inspecciones menos frecuentes.

La propuesta de refundición de la Directiva del control por el Estado rector del puerto tiene debidamente en cuenta las conclusiones de la comisión provisional MARE creada por el Parlamento Europeo tras el accidente del PRESTIGE. En particular, prevé 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, y aplicando dicha denegación con carácter definitivo a los buques que, habiendo visto su acceso a puerto denegado en dos ocasiones, sean sido inmovilizados de nuevo. La Comisión propone también publicar la lista negra de las compañías marítimas deficientes.

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 («MA de París») sobre el control por el Estado rector del puerto.

#### **4. DICTAMEN DE LA COMISIÓN SOBRE LAS ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO**

##### **4.1. Enmiendas aceptadas por la Comisión**

###### **4.1.1. Enmiendas aceptadas en su totalidad**

La Comisión puede aceptar las enmiendas 1, 3, 5, 6, 7, 12, 14, 16, 26, 30, 32, 36, 38, 39, 40, 42, 44, 45 y 51.

###### **4.1.2. Enmiendas aceptadas en parte**

Se pueden justificar los objetivos generales de la enmienda 15, que precisa el ámbito de aplicación de la Directiva con respecto a los fondeaderos. Sin embargo, algunos elementos no pueden aceptarse tal como se proponen, en particular las disposiciones relativas a las exenciones del cumplimiento de la Directiva aplicables a los Estados sin litoral, que no pueden dejarse a la comitología, sino que deben establecerse en la parte dispositiva, por tratarse de elementos esenciales del acto.

Respecto de la cuestión de la flexibilidad otorgada a los Estados miembros con respecto a sus obligaciones de inspección, las enmiendas 19, 22 y 24 contienen precisiones útiles que la Comisión puede aceptar. No obstante, la total ausencia de flexibilidad en el funcionamiento del sistema de inspección no es aceptable. En efecto, es indispensable una cierta dosis de flexibilidad para adaptarse a las realidades operacionales y garantizar una distribución equitativa de las inspecciones que han de efectuar los distintos Estados miembros con el fin de alcanzar el objetivo común del 100% de inspecciones.

Por lo que se refiere a la denegación de acceso a los puertos de los Estados miembros, la enmienda 31 aplica las normas de denegación sin establecer diferencias entre los buques abanderados en Estados de la lista negra o de la lista gris del Memorando de Acuerdo de París, siguiendo así la propuesta inicial de la Comisión. Sin embargo, la Comisión ha aceptado la Posición Común del Consejo, que prevé un régimen menos desfavorable para los buques que figuran en la lista gris.

Se puede aceptar la enmienda 28, que prevé el recurso a la comitología para definir determinados criterios del perfil de riesgo de los buques, excepto por lo que se refiere a algunos elementos, que ya se tratan en comitología.

Son aceptables las enmiendas 25 y 50, que proponen obligar a los buques sometidos a inspección ampliada a notificar su llegada puerto, salvo por lo que respecta a la obligación, excesiva e inútil, de comunicar la totalidad de los puertos en que ha hecho escala anteriormente el buque. La enmienda 4 elimina un considerando que había introducido el Consejo respecto a la transmisión de las notificaciones de llegada de buques a los inspectores del control del Estado rector del puerto por parte de las autoridades portuarias, salvo si no se dispone de recursos suficientes. Se puede apoyar la supresión de esa reserva, manteniéndose el resto del considerando.

La enmienda 33, aceptable en principio, pide a las autoridades competentes que realicen una evaluación previa de las denuncias recibidas. Sin embargo, la exigencia adicional de que la denuncia esté motivada y corresponda a los hechos constituye una limitación excesiva del derecho a presentar denuncias.

Se pueden aceptar los objetivos de la enmienda 43 sobre la evaluación de la aplicación de la Directiva por parte de la Comisión. Sin embargo, el plazo de 18 meses que se concede a la Comisión resulta a todas luces insuficiente. En efecto, lo esencial del trabajo consistirá en examinar a fondo el efecto de estos mecanismos sobre el objetivo colectivo de inspeccionar todos los buques que hagan escala en los puertos de la Comunidad. Los datos de las inspecciones se deben recoger y analizar durante un período de tiempo representativo. Para llevar a buen término tal evaluación, es necesario un plazo mínimo de 36 meses.

Las enmiendas 2 y 17 retoman elementos de la propuesta de directiva sobre responsabilidad civil de los propietarios de buques, que integra el Tercer Paquete de Seguridad Marítima, pendiente aún de acuerdo en el seno del Consejo. La Comisión puede apoyar esa iniciativa. Sin embargo, se incluyen algunos elementos nuevos, relacionados con la indemnización íntegra de los daños en nombre del principio de que quien contamina paga, que no caben en este contexto. Por otra parte, la Comisión toma nota del acuerdo político alcanzado sobre la propuesta de directiva relativa a las garantías financieras de los propietarios de los buques con ocasión del Consejo de 9 de octubre de 2008.

#### 4.1.3. Enmiendas aceptadas en principio y/o a reserva de nueva redacción

Las definiciones de denuncia (enmienda 11) y de la base de datos de las inspecciones (enmienda 13) pueden aceptarse con una nueva redacción.

Las enmiendas 27 y 49, que describen los elementos del perfil de riesgo y el ámbito de las inspecciones ampliadas, son aceptables, aunque deben reformularse (el término "shall" debe sustituirse por "are"): No se trata de obligaciones, sino de una mera descripción de hechos).

La enmienda 34 que obliga a los inspectores a informar a las autoridades portuarias en caso de inmovilización del buque es aceptable en principio, aunque debe recibir una nueva redacción para poder inscribirse en un marco de cooperación más general entre las autoridades de control del Estado rector del puerto y las autoridades portuarias.

La Comisión respalda el objetivo de la enmienda 35, que promueve la cooperación entre los Estados miembros en lo que respecta a los recursos contra las decisiones de inmovilización o

denegación de acceso, aunque considera que sería suficiente mencionar ese objetivo en un considerando.

La enmienda 41 sobre la transmisión a la base de datos de inspecciones de la información relativa a la llegada y salida de buques es aceptable, aunque el plazo previsto para esa transmisión parece excesivamente corto.

#### **4.2. Enmiendas rechazadas por la Comisión**

Enmienda 8: La Comisión ha aceptado la posición común, que prefiere el concepto de sistema de inspecciones al de régimen de inspecciones.

No es aceptable la enmienda 9, que introduce una definición de puerto: esa definición no es útil y, además, no está adaptada, ya que incluye la zona terrestre del puerto.

Las enmiendas 10 y 23 eliminan la flexibilidad de que gozan los Estados miembros en relación con las inspecciones nocturnas. La Comisión no apoya esta eliminación. En efecto, tal flexibilidad es necesaria, teniendo en cuenta los problemas de viabilidad y la seguridad del personal en las inspecciones nocturnas.

No es aceptable la enmienda 18, que integra todas las escalas de los buques en fondeaderos en la base de cálculo del número de inspecciones que debe realizar cada Estado miembro, pues ello supondría imponer a los Estados miembros una carga excesiva de inspecciones obligatorias.

Las enmiendas 20 y 21, que suprimen los mecanismos de compensación que figuran en la Posición Común para reequilibrar el volumen de inspecciones entre los Estados miembros tampoco son aceptables, ya que intensifican los desequilibrios existentes dentro de la Comunidad. Sin tal mecanismo, algunos Estados miembros soportarían una carga de inspecciones muy pesada, mientras que a otros, debido a las características del tráfico, les costaría cumplir su cuota de inspecciones.

La enmienda 37 obliga a los buques que no pueden rectificar sus deficiencias en el puerto de inspección a dirigirse directamente, es decir, sin escalas, al próximo puerto de reparación. Esta exigencia es excesiva y plantea potencialmente problemas de seguridad, por ejemplo, en el caso en que sea necesaria una escala intermedia para descargar una carga peligrosa que se encuentre a bordo del buque.

La enmienda 46 permite la inspección de un buque de bajo riesgo a partir de los 30 meses, en lugar de 36 meses. Esta enmienda se aleja del objetivo perseguido por la Comisión, que es recompensar a los buques de buena calidad reduciendo la carga de las inspecciones.

La Comisión no acepta las enmiendas 47 ni 48, que prevén la obligatoriedad de la inspección de los buques que no hayan notificado su llegada a puerto y de los buques cuyas deficiencias no se haya subsanado totalmente. Estas enmiendas provocarían un incremento considerable y difícil de gestionar del número de inspecciones obligatorias por parte de las autoridades competentes.

## **5. CONCLUSIÓN**

En consecuencia, la Comisión modifica su propuesta con arreglo al artículo 250, apartado 2, del Tratado CE.