

# *La seguridad marítima: un imperativo para Europa\**

LOYOLA DE PALACIO \*\*

**S**e han cumplido 4 años desde el accidente del Erika, cuatro años durante los cuales me he consagrado a trabajar por un refuerzo drástico de la seguridad marítima en Europa. Durante estos cuatro años, he podido apreciar el apoyo del Parlamento para defender y mejorar las propuestas de la Comisión. Gracias a este compromiso común, el balance de estos cuatro años es un éxito innegable: además de haberse adoptado una serie de medidas eficaces, Europa ha mostrado ante los ojos del ciudadano europeo el nivel de intervención política adecuada para hacer evolucionar las cosas, y se ha impuesto a escala internacional como un interlocutor ineludible. Al principio, esto no fue fácil: las propuestas que presentábamos se enfrentaban con una enorme reticencia de los Estados miembros y de otras partes interesadas. ¡De hecho, algunos

\* Comisión temporal del Parlamento Europeo sobre el refuerzo de la seguridad marítima (Comisión MARE) Bruselas, 22 de enero de 2004.

\*\* Vicepresidenta de la Comisión Europea, encargada de Transportes y Energía

estaban convencidos de que la mejor política de seguridad marítima a escala comunitaria hubiera sido no tener ningún tipo de política! Quiero recordarles que tras una serie de accidentes producidos en el pasado, no hubo ninguna respuesta fuerte europea. Las cosas han cambiado desde que esta Comisión tomó las riendas en este ámbito. Una vez olvidada la presión de la opinión pública, existe una manifiesta falta de diligencia de los Estados miembros a la hora de aplicar las medidas adoptadas. Desde la entrada en vigor de las nuevas disposiciones en materia de control por el Estado del puerto y de las sociedades de clasificación, la Comisión ha debido incoar más de 10 procedimientos de infracción por la falta de comunicación de las legislaciones nacionales de transposición. Estoy firmemente decidida a garantizar que la legislación adoptada se aplique de forma correcta y eficaz: se lo debo a los ciudadanos europeos que nos han dado muestras de una confianza casi absoluta en este ámbito. Quisiera ahora hacer algunos comentarios sobre los logros de la Unión durante los últimos cuatro años.

En primer lugar, en el ámbito legislativo, el Parlamento Europeo y el Consejo han adoptado durante este período cerca de una veintena de Reglamentos, Directivas o Decisiones(1), a los cuales cabe añadir 7 textos legislativos adoptados por la Comisión. No voy a ofrecer una enumeración aburrida. Estos textos los adoptaron ustedes y, por lo tanto, los conocen. Por el contrario, puesto que esto corresponde al mandato de su comisión, quisiera poner algunos ejemplos para mostrarles de qué manera concreta la legislación adoptada desde el accidente del Erika ha aportado un verdadero valor añadido a la seguridad marítima y una mayor protección de los ciudadanos europeos. En primer lugar, se han reforzado considerablemente los controles de los buques en los puertos europeos. En el futuro, más de 4.000 buques de riesgo serán objeto de inspecciones anuales reforzadas en vez de los 700 actuales, y los Estados miembros deberán reforzar sus equipos de inspectores a tal efecto. Además, los buques que no se ajustan a las normas reincidentes serán fulminantemente rechazados de los puertos europeos. La Comisión, sin esperar a la entrada en vigor de las nuevas disposiciones, hizo pública una “lista negra” orientativa antes de publicar, esta vez oficialmente, en noviembre de 2003, la primera lista negra de los 10 buques rechazados de los puertos de la Unión. Otro resultado tangible: desde el pasado 21 de octubre, han dejado de admitirse en los puertos europeos los petroleros de casco único que transportan fuel pesado o, dicho de otra manera, en el futuro el fuel pesado sólo se transportará a bordo de petroleros de doble casco, lo que reducirá considerablemente el riesgo de accidentes similares al del Erika y el Prestige. Tercer ejemplo: la seguridad del tráfico marítimo. En menos de quince días, entrará en vigor la Directiva sobre el seguimiento del tráfico que dotará a la UE de un marco jurídico claro que permitirá a las autoridades correspondientes impedir a los buques que abandonen un puerto en caso de tormenta excepcional, o acogerlos en un lugar de refugio si se encuentran en dificultades.

Sin esperar a la entrada en vigor de esta Directiva, los servicios de la Comisión han trabajado en su aplicación. Sobre la cuestión de los lugares de refugio, la Comisión organizó reuniones con los Estados miembros y una campaña de evaluación que permitió mantener la presión sobre los Estados miembros. Espero en lo sucesivo que los Estados miembros elaboren un inventario preciso de los puertos y lugares de refugio potenciales en su litoral y que definan de una forma muy precisa las estructuras operativas y las cadenas de

decisión. Sólo me queda esperar que los Estados miembros se comprometerán con tanta voluntad como la Comisión en la aplicación de la Directiva.

Cuarto ejemplo: la indemnización de los daños causados por la contaminación. Los accidentes del Erika y del Prestige pusieron de manifiesto la insuficiencia del marco jurídico internacional de reparación de los daños causados por las contaminaciones: se compensa mal y con retraso a las víctimas de las mareas negras. Para poner remedio a esta situación, la Comisión propuso la creación de un fondo de indemnización europeo que preveía una indemnización de hasta mil millones de euros. Gracias a la buena coordinación de la posición de los Estados miembros en la Conferencia Internacional de 2003, que aprobó un Protocolo al Convenio FIPOL de 1992, las modificaciones propuestas inicialmente por la Comisión han sido recogidas en un Protocolo al Convenio FIPOL, y serán aplicables en lo sucesivo a escala mundial. En cualquier caso, ahora sería importante que el Parlamento hiciera uso de su peso, en particular ante los parlamentos nacionales, para que los Estados miembros completen cuanto antes el proceso de ratificación del Protocolo. También conviene destacar que, por lo que se refiere al “factor humano”, que como ustedes saben es la causa de la mayor parte de los accidentes marítimos, acaban de producirse importantes avances: los Estados miembros han aceptado transferir a la Comunidad todas sus responsabilidades en materia de evaluación de las competencias de los centros de formación de los marineros de los terceros países.

Finalmente, como último ejemplo, la creación de la Agencia Europea de Seguridad Marítima. La Comisión se felicita de que el Consejo Europeo haya zanjado por fin la cuestión de la sede de la Agencia, pero la Comisión no ha esperado dicha decisión para acelerar su creación y confiarle tareas operativas. Por este motivo, cuando el pasado 3 de diciembre el Geroi Sevastopolya, un petrolero de casco único, comenzó a cargar fuel pesado en el puerto de Ventspils, en Letonia, la Comisión envió inmediatamente sobre el terreno a un equipo de expertos de la Agencia con el fin de colaborar con los inspectores letones en la inspección del buque. Es en este tipo de operaciones en el que la Agencia tendrá que demostrar su valor añadido. Por otra parte, en lo que atañe a la evaluación de las sociedades de clasificación, la Agencia tendrá en lo sucesivo la tarea de ayudar a la Comisión a realizar las auditorías e inspecciones necesarias, lo que constituye un avance importante con relación al pasado. Existe también un segundo acervo importante: Europa por fin ha mostrado su capacidad para influir a fondo en la elaboración y aprobación de las normas internacionales en materia de seguridad marítima en la OMI. Esta etapa es fundamental. Muy especialmente en el ámbito del transporte marítimo, Europa evoluciona en un marco internacional fuertemente liberalizado. La aprobación de un protocolo al Convenio FIPOL y la modificación del convenio MARPOL para integrar en el mismo un calendario acelerado de eliminación de los cascos únicos son los dos ejemplos más espectaculares. Pero más allá de estos éxitos, existe un trabajo diario y constante de la Comisión para hacer de la Unión Europea una verdadera fuerza para presentar propuestas en la OMI. La UE debe ser el motor del trabajo realizado por la OMI. Me gustaría hacer un llamamiento en aras del refuerzo de la cooperación entre la UE y la OMI. Y para concretar esta presencia reforzada, es importante que la UE se convierta en miembro de pleno derecho de la OMI. Pero este proceso corre el riesgo de alargarse en el tiempo, y mientras

tanto, ya he discutido con el Secretario General de la OMI los medios para reforzar nuestra colaboración en los puntos que nos parecen más cruciales, y, en particular, una estricta aplicación de las obligaciones de los Estados del pabellón, una mayor protección de los Estados costeros contra los riesgos de contaminación y un planteamiento proactivo de la seguridad de los buques de pasajeros.

También debo hacer referencia al impacto de la ampliación: el 1 de mayo de 2004, la flota comunitaria pasará a representar cerca del 23% del tonelaje mundial, en particular gracias a Chipre y Malta. La integración del acervo comunitario por estos nuevos Estados miembros con fuertes tradiciones marítimas también tendrá un efecto positivo en la mejora general de la calidad de la flota mundial. En este contexto, la Comisión se mostró especialmente vigilante en las negociaciones de adhesión para que los futuros miembros de la Unión respeten plenamente las normas internacionales y comunitarias de seguridad marítima. En sus informes globales de seguimiento, la Comisión ha constatado, fundamentalmente, que Malta y Chipre habían realizado muchos avances aunque aún les queda bastante camino por recorrer. La Comisión se entrevistará próximamente con las autoridades de estos dos países para asegurarse de que existe una verdadera mejora de la situación.

Por último, quisiera terminar mi intervención con una nota más prospectiva que afecta al trabajo que nos queda por realizar, y el que incumbirá a la nueva Comisión, y el nuevo Parlamento. En los próximos meses aún quedan por finalizar dos expedientes: en primer lugar, la propuesta de Directiva que prevé imponer sanciones eficaces contra los contaminadores de los mares. Lamento que el Consejo no haya podido avanzar en este expediente, a causa de intereses institucionales más que por el deseo de la protección del medio ambiente. Por el contrario agradezco al Parlamento su posición clara y resuelta sobre este aspecto. Este dictamen será, estoy convencida de ello, determinante para permitirnos superar las vacilaciones del Consejo. En segundo lugar, se han producido muchos avances en la modificación del Reglamento relativo a la Agencia europea de seguridad marítima, que esperamos que se adopte en la primavera de 2004. Las tareas de la Agencia se ampliarán considerablemente y en el futuro van a cubrir la lucha contra la contaminación en el mar, la seguridad marítima y la formación de la gente de mar. Gracias a su apoyo, la Agencia estará en el futuro en condiciones de proporcionar una asistencia con la ayuda de medios más eficaces ante la eventualidad de futuros accidentes, como buques descontaminadores de alta mar. Además la Comisión, teniendo en cuenta la experiencia y los acontecimientos acaecidos desde el accidente del Erika, presentará próximamente un nuevo paquete de medidas legislativas.

Este nuevo paquete de medidas incluirá los elementos siguientes: El refuerzo de los controles en los puertos, a través de una refundición de la Directiva existente. La instauración de un marco jurídico sobre las investigaciones posteriores a los accidentes. La aplicación en la UE de criterios mínimos para los Estados del pabellón. El refuerzo del control del tráfico en las aguas comunitarias, gracias a la instauración de una red telemática comunitaria integrada que permitirá la circulación de toda la información pertinente sobre los buques.

Por otra parte, la Comisión va a proponer este año medidas con vistas a la transposición de los convenios marítimos adoptados por la OIT (Organización Internacional del Trabajo), que actualmente apenas tienen más impacto que unas simples recomendaciones, en textos comunitarios vinculantes para los Estados miembros.

También hubiera deseado que fuera posible, a corto plazo, modificar el convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Pero se trata de una tarea a largo plazo y, por añadidura, muchos terceros países no están dispuestos a seguirnos en esta vía. No obstante, una vez más, la Comisión se propone seguir actuando para explotar al máximo las posibilidades del derecho internacional existente. Por último, a pesar del éxito a la OMI, la Comisión seguirá pidiendo a nuestros vecinos Rusos y mediterráneos que anticipen la aplicación de las normas sobre la eliminación de los viejos petroleros, lo antes posible, sin esperar la fecha de adopción final acordada por la OMI.

No puedo ocultar que estoy muy orgullosa por los resultados que hemos obtenido. Pero, tal como acabo de mencionar, también estoy convencida de que es conveniente seguir desarrollando el arsenal de medidas legislativas a disposición de la Unión Europea y verificar constantemente su correcta aplicación. Sin embargo, soy plenamente consciente de que jamás podremos alcanzar el “riesgo cero” de accidentes marítimos: siempre existirá el riesgo de un error humano, contra el cual somos impotentes. No obstante, ahora es necesario hacer fructificar este balance en una Europa ampliada a 25. No dudo ni por un momento que la nueva Comisión y el nuevo Parlamento tendrán la voluntad de continuar la tarea que emprendimos juntos.

Me gustaría dar las gracias por última vez, y espero no olvidar a nadie, al conjunto de los ponentes que han apoyado las propuestas de la Comisión. Quisiera destacar que un gran número de las preocupaciones que plantearon sus señorías han sido ya anticipadas por la Comisión o se recogerán en el nuevo paquete de medidas que la Comisión presentará. Por lo demás, estoy a su entera disposición para responder, hoy oralmente pero también de aquí a mediados de febrero por escrito, tal como el Presidente de esta Comisión ha solicitado, a las demás cuestiones específicas sobre la seguridad marítima, puesto que mis colegas la Sra. Wallström y el Sr. Barnier tendrán la oportunidad de proporcionarles respuestas detalladas sobre los otros puntos que les afectan en la próxima comparecencia. Gracias por su atención.