

Dictamen del Comité de las Regiones sobre el «Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima»

(2006/C 229/06)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES,

VISTA la carta de 25 de noviembre de 2005 mediante la cual la Comisión Europea solicitó al CDR que se pronunciase sobre el *Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima*;

VISTA la Comunicación de la Comisión sobre el *Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima* y las siete Propuestas de directiva que incluye: COM(2005) 586 final; COM(2005) 587 final; COM(2005) 588 final; COM(2005) 589 final; COM(2005) 590 final; COM(2005) 592 final y COM(2005) 593 final;

VISTA la decisión de su Mesa del 12 de abril de 2005 de encargar a la Comisión de Política de Cohesión Territorial la elaboración de un dictamen sobre este asunto;

VISTA la moción a favor de la aprobación por el Parlamento Europeo de una Resolución sobre el refuerzo de la seguridad marítima tras el naufragio del petrolero *Prestige* [(2003/2066(INI))] y la labor realizada por el Comité MARE (véase la denominada Resolución MARE);

CONSIDERANDO el punto de vista expresado en junio de 2004 por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) en nombre de las asociaciones europeas de armadores y sus miembros; las opiniones expresadas el 10 de junio de 2004 y el 10 de marzo de 2005 por la Organización de Puertos Marítimos Europeos (ESPO) en nombre de los puertos marítimos europeos, así como las consideraciones formuladas en enero de 2006 por INTERTANKO en nombre de sus miembros;

VISTO el informe que presentó la *Maritime Safety Umbrella Operation* (MSUO) en el seminario sobre *Las mejores prácticas en materia de zonas de refugio: identificación, planificación e implicación de las partes interesadas*, celebrado los días 23 y 24 de febrero de 2006, y la propuesta formulada durante este seminario en el sentido de desarrollar a través de la OMI un marco de gestión de los accidentes con vistas a incorporarlo a la referida Directiva;

VISTOS los convenios marítimos internacionales de la OMI y todas las resoluciones y enmiendas vigentes adoptadas por la asamblea para actualizarlos;

VISTO su proyecto de dictamen (CDR 43/2006 rev. 2) aprobado el 5 de abril de 2006 por la Comisión de Política de Cohesión Territorial (ponente: **Sra. Clucas** (UK-ALDE), Miembro del Consejo municipal de Liverpool);

Considerando:

- 1) que siguen existiendo buques deficientes y que hay que seguir luchando contra aquellos Estados de abanderamiento, sociedades de clasificación, propietarios y gestionarios de buques, fletadores, operadores de terminal y capitanes de buque que siguen actuando de manera irresponsable para lograr mayores ganancias sin aplicar las normas internacionales ni las prácticas seguras;
- 2) los accidentes e incidentes marítimos que han costado vidas y contaminado los océanos y las zonas costeras o marítimas de ámbito regional y local, provocando con ello cuantiosas pérdidas económicas, graves daños medioambientales y gran preocupación por parte de la opinión pública;
- 3) la trascendencia que tiene para las regiones y ciudades la existencia en la UE de un sistema de transporte marítimo ágil y competitivo, especialmente para las que cuentan con industrias, exportaciones y vínculos económicos con el sector marítimo;
- 4) la necesidad de garantizar la coordinación con la estrategia marítima de la UE, la exigencia de sinergias mutuas y el potencial existente para ofrecer soluciones realistas a los entes regionales y locales;
- 5) la importancia particular que tienen los principios de subsidiariedad y proporcionalidad en las medidas de la UE en el ámbito de los transportes, ya que con frecuencia las competencias legislativas y ejecutivas están repartidas entre la UE, los Estados miembros y las regiones;

- 6) que el nuevo marco de las nuevas propuestas legislativas:
- debe ser compatible con las normas vigentes a nivel nacional y acordadas en la Organización Marítima Internacional (OMI),
 - debe respetar la evolución internacional reciente.

ha aprobado en su 65º Pleno celebrado los días 14 y 15 de junio de 2006 (sesión del 15 de junio) el presente Dictamen.

El Comité de las Regiones

considera que mediante el Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima «Erika III» se puede mejorar considerablemente la seguridad en materia de transporte marítimo:

1. Propuesta de Directiva sobre la responsabilidad del Estado de abanderamiento

1.1 **considera** que el aumento en la responsabilidad del Estado de abanderamiento y la armonización de la interpretación de los convenios de la OMI, incluidas todas las resoluciones y enmiendas adoptadas por la Asamblea para actualizarlos, redundarán indudablemente en beneficio de la flota comunitaria;

1.2 **considera** adecuado el método consistente en formular propuestas específicas para aumentar la presión ejercida sobre los buques deficientes, recompensar a los buques gestionados adecuadamente y presionar a los Estados de abanderamiento para que cumplan con las obligaciones que les incumben en virtud de los Convenios de la OMI;

1.3 **se muestra de acuerdo** con revocar la Resolución A.847(20) de la OMI y reemplazarla por la Resolución de la OMI A.(...) (23) por la que los Estados miembros tienen que cumplir de un modo coherente y eficaz sus obligaciones como Estados de abanderamiento de acuerdo con los convenios de la OMI y teniendo en cuenta la Resolución de la OMI A.(...)(23);

1.4 **considera** necesario atajar los fenómenos de distorsión económica y social, así como de empleo de tripulaciones insuficientemente cualificadas derivados de las interpretaciones divergentes de los Convenios de la OMI por parte de los distintos Estados de abanderamiento;

1.5 **estima** que la mejor manera de armonizar la interpretación de los Convenios de la OMI, incluidas todas las resoluciones y enmiendas adoptadas por la Asamblea para actualizarlos, consiste en aplicar uniformemente en toda la UE la interpretación que de ellos hace la propia OMI;

1.6 **aboga** por armonizar en toda la UE los manuales y requisitos relativos a la formación que permiten alcanzar las cualificaciones marítimas profesionales, y por integrar esta armonización en el sistema de reconocimiento mutuo de los certificados de competencia;

1.7 **muestra su preocupación** por la posibilidad y la práctica de cambiar de sociedad de clasificación o de Estado de abanderamiento en caso de desacuerdo entre el propietario o gestor de un buque y la sociedad de clasificación o el Estado de abanderamiento en cuanto a la seguridad, tripulación, mantenimiento, equipamiento y utilización de un buque;

1.8 **sugiere** que las sociedades de clasificación y los Estados de abanderamiento deberían insistir en que, antes de registrar

cualquier cambio de sociedad de clasificación o de pabellón, el buque se atenga enteramente a lo dispuesto en los convenios de la OMI. Además, el estricto cumplimiento de las resoluciones de la OMI debe constituir un requisito previo para que cualquier sociedad de clasificación o Estado de abanderamiento acepte dar de alta a un buque o le autorice a permanecer adscrito en la clasificación o registro de que se trate;

1.9 **se muestra de acuerdo** en integrar en la referida Directiva el corpus existente de instrumentos que regulan las relaciones laborales marítimas;

1.10 **reitera su preocupación por** los horarios que cumplen los trabajadores de mar, el cansancio que acusan por el exceso constante de trabajo y el peligro de que se produzcan errores, accidentes, daños y contaminación como consecuencia del trabajo excesivo combinado con períodos de descanso inadecuados;

1.11 **considera** que dejar a la entera discreción de las administraciones nacionales la facultad de considerar determinados buques exentos de la aplicación de las normas básicas de su Estado de abanderamiento da lugar, por una parte, al establecimiento de niveles de seguridad distintos en los diferentes Estados miembros y, por otra, a distorsiones de la competencia entre los Estados de abanderamiento. Por ello, la capacidad de otorgar exenciones debería limitarse exclusivamente, por ejemplo, a los buques militares;

1.12 **recomienda** que las interpretaciones armonizadas de las normas técnicas de seguridad, aplicables actualmente a los buques de pasajeros en virtud del artículo 12 de la Directiva 98/18/CE del Consejo de marzo de 1998, se hagan extensivas a los buques comerciales y pesqueros;

1.13 **aboga** por la máxima colaboración entre las autoridades marítimas y los entes locales con el fin de afrontar, mediante un enfoque integrado, los problemas relativos al tráfico marítimo y al impacto en el desarrollo económico y social del territorio;

1.14 **está de acuerdo** en que las administraciones marítimas de los Estados miembros deben contar con recursos adecuados para garantizar el cumplimiento de las obligaciones que incumben a éstos en su calidad de Estados de abanderamiento;

1.15 **está de acuerdo** con lo dispuesto en la Directiva en cuanto al desarrollo de una base de datos que proporcione información esencial tanto sobre los buques abanderados por los Estados miembros como sobre los que hayan causado baja en sus registros;

1.16 **está de acuerdo** con el plan de auditorías de los Estados miembros propuesto por la OMI, pero solicita que dicho plan sea obligatorio y pase a formar parte del sistema de certificación de calidad con arreglo a las normas ISO o similares que determine la UE;

1.17 **expresa su preocupación** ante la criminalización y denigración de los capitanes de buque. Aunque en determinados casos es evidente que incurren en responsabilidades penales, cualquier generalización resulta incorrecta, inadecuada y muy perjudicial para un colectivo profesional que realiza de manera muy satisfactoria una labor considerablemente difícil, estresante y, en ocasiones, peligrosa;

1.18 **señala la preocupación** existente sobre la posibilidad de limitar el «derecho al paso inocente» y la «libertad de navegación» de los buques que surcan las aguas de los Estados miembros sin hacer escala en sus puertos. En aras de la seguridad, tales derechos han de salvaguardarse en la mayor medida posible. Es preciso dejar patente a la industria naval que las

embarcaciones de paso tienen que navegar ateniéndose a las normas establecidas por el Servicio de Tráfico Marítimo y aplicar los procedimientos de comunicación;

1.19 **expresa su preocupación** acerca de la posible carga administrativa adicional que puede suponer para los oficiales superiores la transmisión de los datos necesarios para las inspecciones y la presentación de un certificado de seguro. La propuesta de la OMI de aligerar la inspección de los certificados mediante la racionalización del proceso a través de sistemas de certificación electrónica en línea debería ampliarse a los certificados de seguros y convertirse en preceptiva. Esta observación también es válida para la propuesta de Directiva sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto.

RECOMENDACIONES

Recomendación 1.1

Artículo 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
c) Brindar un mecanismo que permita interpretar de manera armonizada las disposiciones de los convenios de la OMI que se dejan a la discreción de las Partes Contratantes.	c) Brindar un mecanismo que permita interpretar <u>Garantizar que se interpreten</u> de manera armonizada las disposiciones de los convenios de la OMI que se dejan a la discreción de las Partes Contratantes utilizando la interpretación que de ellos hace la propia OMI.

Exposición de motivos

Hasta ahora la interpretación de los convenios de la OMI incumbía a las administraciones de los Estados de abanderamiento, o en su lugar a los órganos jurisdiccionales, lo cual derivaba en interpretaciones y normas divergentes. Para armonizar la interpretación de dichos convenios es preciso convertir en obligatoria la interpretación que de ellos hace la propia OMI.

Recomendación 1.2

Artículo 2

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
a) «convenios de la OMI», los siguientes Convenios, junto con los Protocolos y enmiendas a los mismos, así como los correspondientes códigos de carácter obligatorio adoptados en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), en sus versiones actualizadas: <ul style="list-style-type: none"> i) el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, (SOLAS 74), ii) el Convenio internacional sobre líneas de carga (1966) (LL 66), iii) el Convenio Internacional sobre el arqueo de los buques (1969) (Tonnage 69), iv) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, v) el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar Convenio de Formación (STCW 1978), vi) el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972 (COLREG 72), 	a) «convenios de la OMI», los siguientes Convenios, junto con los Protocolos y enmiendas a los mismos, así como los correspondientes códigos de carácter obligatorio adoptados en el marco de la Organización Marítima Internacional (OMI), en sus versiones actualizadas: <ul style="list-style-type: none"> i) el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS 74), ii) el Convenio internacional sobre líneas de carga (1966) (LL 66), iii) el Convenio Internacional sobre el arqueo de los buques (1969) (Tonnage 69), iv) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, v) el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar Convenio de Formación (STCW 1978), vi) el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes 1972 (COLREG 72), vii) <u>el Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera, y</u> viii) <u>el Código de prácticas de seguridad para el transporte de mercancías sólidas a granel.</u>

Exposición de motivos

El Código de prácticas de seguridad para buques que transporten cubiertas de madera debería integrarse en todas las Directivas del Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima por los siguientes motivos:

- en caso de temporal puede fallar la estiba de las cubiertas de madera,
- en altas latitudes las cubiertas de madera pueden congelarse en invierno.

También debería integrarse el Código de prácticas de seguridad para el transporte de mercancías sólidas a granel en todas las Directivas del Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima, puesto que se ha comprobado que los buques graneleros figuran entre los más peligrosos. Para garantizar la seguridad del buque es importante manipular las mercancías sólidas a granel de manera adecuada y segura, sobre todo durante las fases de estiba y compensación de cargas, la operación de carga del buque coordinada con su deslastre con vistas a no sobrecargarlo indebidamente. Además de su propio carburante, algunos buques transportan cargas sólidas a granel que pueden contaminar el mar.

Recomendación 1.3

Artículo 5

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>2. Cuando inscriban por primera vez un buque en sus registros de matrícula, los Estados miembros se cerciorarán de que dicho buque cumple las normas y reglamentaciones internacionales que le son aplicables, para lo cual se pondrán en contacto con el Estado de abanderamiento anterior, en caso necesario.</p>	<p>2. Cuando inscriban por primera vez un buque en sus registros de matrícula, los Estados miembros se cerciorarán <u>de exigirán</u> que dicho buque cumpla las normas y reglamentaciones internacionales que le son aplicables <u>como requisito previo para darle de alta en el registro del Estado miembro de que se trate</u>, para lo cual se pondrán en contacto con el Estado de abanderamiento anterior, en caso necesario.</p>

Exposición de motivos

El objetivo consiste en erradicar la práctica indeseable de propiciar la existencia de «buques deficientes» mediante un cambio de pabellón que les permita darse de alta en un registro menos restrictivo, así como regular los conflictos con el Estado de abanderamiento relativos a la seguridad, tripulación, utilización y mantenimiento del buque.

2. Propuesta de Directiva sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

2.1 **considera** beneficioso para la Comunidad reforzar y mejorar la eficacia del control de los buques por el Estado rector del puerto;

2.2 **está de acuerdo** en que el refuerzo de las inspecciones de buques tendrá un impacto medioambiental directo así como repercusiones económicas y sociales positivas, como el establecimiento de condiciones de competencia más justas en materia de transporte marítimo;

2.3 **manifiesta su preocupación** por el recurso a los prácticos para reforzar el control de los buques por el Estado rector del puerto, encargándoles que informen sobre las posibles deficiencias y que completen las inspecciones realizadas por el Estado rector del puerto o por el Estado de abanderamiento. En efecto, la misión de los prácticos consiste en navegar y dirigir la andadura de los buques. No están cualificados para actuar como inspectores al servicio del Estado rector del puerto o del Estado de abanderamiento;

2.4 **subraya** que la antigüedad del buque no debe ser el único criterio para determinar la necesidad de efectuar una inspección más detallada. La gestión y el mantenimiento del buque, el tipo de carga que transporta y los mares que surca durante sus travesías son circunstancias que afectan todas ellas al estado del buque. Un buque relativamente nuevo, pero mal construido, objeto de un mantenimiento deficiente o somero, gobernado indebidamente a causa de una gestión inadecuada y de una tripulación poco competente, poco cualificada y mal pagada; sometido a sobrecarga durante las operaciones de carga, descarga y deslastre, y que tiene que afrontar durante sus travesías condiciones meteorológicas generalmente adversas estará en peor estado y supondrá un riesgo considerablemente más elevado de accidente y contaminación que un buque más antiguo que haya sido adecuadamente construido, mantenido, tripulado y manejado con arreglo a las mejores prácticas;

2.5 **pide** que cada año se inspeccione el 100 % de los buques que hacen escala en puertos de la UE; no obstante, **propone** que los buques no estén sujetos a más de una inspección anual, excepto cuando se den circunstancias que justifiquen inspecciones más frecuentes. Una vez efectuada la inspección o inspecciones, el resultado se pondrá inmediatamente a disposición de los Estados portuarios y de pabellón de la UE;

2.6 **se adhiere enteramente** a la propuesta de reforzar las disposiciones relativas al elemento humano.

RECOMENDACIONES

Recomendación 2.1

Artículo 5

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
3. 4. Mientras no estén en vigor las medidas previstas en el apartado 2, la autoridad competente de cada Estado miembro llevará a cabo anualmente un número total anual de inspecciones de los buques contemplados en el apartado 2 y en el artículo 7 correspondiente , equivalente como mínimo al 25% del promedio anual del número anual de buques que haya entrado en sus puertos.	3. 4. Mientras no estén en vigor las medidas previstas en el apartado 2, la autoridad competente de cada Estado miembro llevará a cabo anualmente un número total anual de inspecciones de los buques contemplados en el apartado 2 y en el artículo 7 correspondiente , equivalente como mínimo al 25% <u>al 100%</u> del promedio anual del número anual de buques que haya entrado en sus puertos.

Exposición de motivos

Aspirar a inspeccionar el 25 % de los buques no cambiaría la situación actual.

Recomendación 2.2

Artículo 7

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
2. Cuando se autorice a un buque a abandonar un puerto a condición de que las deficiencias observadas se rectifiquen en el puerto siguiente, la inspección en el puerto siguiente se limitará a comprobar si dichas deficiencias han sido rectificadas.	2. Cuando se autorice a un buque a abandonar un puerto a condición de que las deficiencias observadas se rectifiquen en el puerto siguiente, la inspección en el puerto siguiente se limitará a comprobar si dichas deficiencias han sido rectificadas. No se autorizará a ningún buque a retrasar la rectificación de las deficiencias relativas a la navegabilidad o a la navegabilidad comercial ni a navegar hasta el puerto siguiente con la promesa de que procederá allí a su rectificación. Las deficiencias deberán rectificarse antes de que el Estado rector del puerto o el Estado de abanderamiento autorice al buque a zarpar hacia el puerto siguiente.

Exposición de motivos

Antes de zarpar de un puerto, todo buque ha de cumplir invariablemente los requisitos de navegabilidad, incluidos los relativos a su navegabilidad comercial. Las deficiencias existentes pueden obstaculizar el cumplimiento de dichas obligaciones.

Recomendación 2.3

Artículo 12

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
No deberá revelarse en ningún caso al capitán ni al propietario del buque la identidad de la persona que haya presentado la denuncia.	No deberá revelarse en ningún caso al capitán ni , al propietario ni al <u>gestionario</u> del buque la identidad de la persona que haya presentado la denuncia.

Exposición de motivos

No todos los buques son gestionados por su propietario. Así, algunos bancos poseen buques cuya gestión confían a gestores.

Recomendación 2.4*Artículo 20*

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
La Comisión establecerá y publicará anualmente una lista negra en la que figurará la actuación de los explotadores de buques y compañías de conformidad con los procedimientos y criterios fijados en el anexo XV.	La Comisión establecerá y publicará anualmente una lista negra en la que figurará la actuación de los <u>propietarios, gestionarios, explotadores y fletadores de buques, así como de los buques, operadores de terminales y compañías, de conformidad con los procedimientos y criterios fijados en el anexo XV.</u>

Exposición de motivos

Al citar en el artículo a todos los posibles intervinientes se evita que los órganos jurisdiccionales interpreten el término «explotadores de buques» en el sentido de que abarca al causante del perjuicio. Por otra parte, cabe esperar que citándolos expresamente, los propietarios, gestionarios, explotadores y fletadores de buques, así como los buques y operadores de terminales prestarán atención a la actuación de los demás, habida cuenta de que figurar en la «lista gris o negra» perjudica a todos ellos.

Recomendación 2.5*Anexo VIII C [según lo dispuesto en el artículo 8,]*

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>3. GRANELEROS</p> <ul style="list-style-type: none"> — posible corrosión del asiento de la maquinaria de cubierta; — posible deformación o corrosión de las tapas de escotillas; — posibles fisuras o corrosión local en los mamparos transversales, — acceso a las bodegas de carga; 	<p>3. GRANELEROS</p> <ul style="list-style-type: none"> — posible corrosión del asiento de la maquinaria de cubierta; — posible deformación o corrosión de las tapas de escotillas; — posibles fisuras o corrosión local en los mamparos transversales, — acceso a las bodegas de carga; — <u>tanques lastre: habrá de examinarse, al menos, uno de los tanques de la zona de carga, en un primer momento desde el orificio de acceso o desde el acceso a la cubierta, y habrá de penetrarse en él si el inspector establece un motivo claro para continuar la inspección;</u>

Exposición de motivos

Los graneleros sufren los mismos problemas que los buques de doble casco por lo que respecta a los tanques de lastre. En los tanques de lastre suelen acumularse sedimentos y producirse graves problemas de corrosión. Circunstancias tales como el desgaste de la estructura de acero, las fisuras debidas a la fatiga de los materiales y la flexión de los rigidizadores del buque pueden menoscabar la seguridad del buque. Su existencia sólo se puede comprobar mediante inspección visual, razón por la cual dicho examen ha de formar parte de las inspecciones que realiza el Estado rector del puerto.

3. Propuesta de Directiva relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo

3.1 **acoge con satisfacción** la introducción de una faceta de «prevención» que permita la gestión operativa del riesgo marítimo a escala comunitaria en el marco de la política de seguridad marítima de la UE;

3.2 **recomienda** la introducción de los sistemas AIS (*Automatic Identification System*) en todos los buques pesqueros, tanto en los que faenan en aguas costeras como en alta mar, es decir, no sólo en los de más de quince metros de eslora. Precisamente los barcos más pequeños son los que corren más riesgos puesto que son difíciles de localizar tanto visualmente como mediante radar si son de madera o de fibra de vidrio reforzada;

3.3 **se muestra totalmente de acuerdo** con la necesidad de mejorar los procedimientos operativos establecidos para responder eficazmente cuando un buque se halle en situación de emergencia y en la relevancia de las garantías referidas a cualquier perjuicio económico causado por acoger a buques en peligro.

RECOMENDACIONES

Recomendación 3.1

Artículo 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>Artículo 1, apartado 8</p> <p>Se sustituye el artículo 20 por el siguiente texto:</p> <p>«Artículo 20 Acogida de buques en peligro en lugares de refugio</p> <p>1. Los Estados miembros velarán por que, a reserva de los resultados de la evaluación de la situación efectuada sobre la base del plan contemplado en el artículo 20 bis, los buques en peligro sean admitidos en un lugar de refugio que permita limitar el riesgo generado por su situación.</p> <p>2. La acogida de un buque en peligro en un lugar de refugio será objeto de una evaluación previa de la situación y de una decisión adoptada por una autoridad independiente competente designada por el Estado miembro.</p> <p>3. Las autoridades a que hace referencia el apartado 2 se reunirán periódicamente para intercambiar experiencias y conocimientos especializados y mejorar las medidas adoptadas en virtud del presente artículo. Podrán reunirse en cualquier momento, debido a circunstancias particulares, por iniciativa de una de ellas o de la Comisión.»</p>	<p>Artículo 1, apartado 8:</p> <p>Se sustituye el artículo 20 por el siguiente texto:</p> <p>«Artículo 20 Acogida de buques en peligro en lugares de refugio</p> <p>1. Los Estados miembros velarán por que, a reserva de los resultados de la evaluación de la situación efectuada sobre la base del plan contemplado en el artículo 20 bis, los buques en peligro sean admitidos en un lugar de refugio que permita limitar el riesgo generado por su situación.</p> <p>2. La acogida de un buque en peligro en un lugar de refugio será objeto de una evaluación previa de la situación y de una decisión adoptada por una autoridad independiente competente designada por el Estado miembro.</p> <p>(2a) Las autoridades a que se hace referencia en el apartado 2 pedirán asesoramiento a todos los agentes pertinentes relacionados con la operación de rescate y consultarán, en particular, a las autoridades (portuarias) locales previamente a su decisión de acoger a un buque en peligro en un lugar de refugio.</p> <p>(2b) Las autoridades a que se hace referencia en el apartado 2 tendrán la responsabilidad de compensar a las autoridades (portuarias) locales por los eventuales costes y daños que resulten de la decisión a que se hace referencia en el apartado 2, en el caso de que éstas no puedan obtener compensación por dichos costes y daños de la parte del propietario u operador del buque con arreglo al artículo de la Directiva XX/XXXX/CE [sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques].</p> <p>3. Las autoridades a que hace referencia el apartado 2 se reunirán periódicamente para intercambiar experiencias y conocimientos especializados y mejorar las medidas adoptadas en virtud del presente artículo. Podrán reunirse en cualquier momento, debido a circunstancias particulares, por iniciativa de una de ellas o de la Comisión.»</p>

Exposición de motivos

En la exposición de motivos, la Comisión señala que es preciso aclarar y precisar las disposiciones vigentes relativas a la acogida de buques en peligro en lugares de refugio. Éste es el motivo por el que introduce la disposición de que esta acogida deberá ser objeto de una evaluación previa de la situación y de una decisión adoptada por una autoridad independiente competente designada por el Estado miembro en cuestión.

La designación de una autoridad independiente competente resulta recomendable, pues servirá para asegurar que la decisión sobre dónde acoger en las mejores condiciones a un buque en peligro se tome de manera objetiva. Esta propuesta desplaza el poder decisorio en la materia, que pasa de las autoridades portuarias locales a una autoridad nacional. No obstante, con el fin de mantener cierta interacción entre las autoridades portuarias locales y la autoridad nacional y establecer una relación de confianza, resulta muy recomendable introducir la obligación de que aquéllas sean consultadas.

Además, como la decisión final sobre la acogida de un buque en peligro es adoptada por la autoridad independiente competente, puede suceder que las competencias de una autoridad portuaria queden relegadas a un segundo plano. Esta posibilidad de que la competencia de la autoridad nacional prevalezca sobre la de la autoridad portuaria local puede suponer para ésta una carga financiera que es fruto de una decisión que ella no ha tomado. No es lógico que las autoridades portuarias tengan que buscar compensación por los costes y daños que ni han sido ocasionados por sus propias operaciones ni son resultado de una decisión adoptada por ellas.

Por este motivo, conviene que la autoridad independiente competente responda plenamente de sus decisiones y esté obligada a ofrecer una compensación.

Recomendación 3.2

Artículo 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>Artículo 1, apartado 9: Se añade el siguiente artículo 20 bis: «Artículo 20 bis Planes de acogida de buques en peligro</p> <p>1. Los Estados miembros elaborarán planes para responder a los riesgos que entrañen los buques en peligro que se encuentren en aguas de su jurisdicción.</p> <p>2. Los planes contemplados en el apartado 1 se elaborarán previa consulta a las partes interesadas y atendiendo a las directrices pertinentes de la OMI contempladas en el artículo 3, letra a), e incluirán como mínimo los siguientes datos:</p> <p>a) Identidad de la autoridad o de las autoridades encargadas de recibir y dar curso a las alertas.</p> <p>b) Identidad de la autoridad responsable de evaluar la situación, determinar un lugar de refugio apropiado y tomar una decisión sobre la acogida de un buque en peligro en el lugar de refugio establecido.</p> <p>c) Inventario de los posibles lugares de refugio, con datos destinados a facilitar una evaluación y una toma de decisiones rápidas, incluida la descripción de los factores ambientales y sociales y de las condiciones naturales de los posibles lugares considerados.</p> <p>d) Procedimientos de evaluación para la determinación del lugar de refugio sobre la base de los posibles lugares recogidos en el inventario.</p> <p>e) Medios e instalaciones adecuados para asistencia, salvamento y lucha contra la contaminación.</p> <p>f) Posibles mecanismos de coordinación y decisión internacionales aplicables.</p> <p>g) Procedimientos de garantía financiera y responsabilidad establecidos respecto de los buques acogidos en un lugar de refugio.</p> <p>3. Los Estados miembros publicarán el nombre de la autoridad competente mencionada en el artículo 20, apartado 2, así como la lista de puntos de contacto adecuados para recibir y atender las alertas. Remitirán a la Comisión el inventario de los posibles lugares de refugio. Además, notificarán la información pertinente sobre los planes y lugares de refugio a los Estados miembros vecinos.</p> <p>Al seguir los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques en peligro, los Estados miembros se cerciorarán de que toda la información pertinente sobre los planes y lugares de refugio se pone a disposición de las partes implicadas en las operaciones, incluidas las compañías de asistencia y remolque.»</p>	<p>Se añade el siguiente artículo 20 bis: <u>«Artículo 20 bis</u> <u>Planes de acogida de buques en peligro</u></p> <p><u>1. Los Estados miembros elaborarán planes para responder a los riesgos que entrañen los buques en peligro que se encuentren en aguas de su jurisdicción.</u></p> <p><u>2. Los planes contemplados en el apartado 1 se elaborarán previa consulta a las partes interesadas y atendiendo a las directrices pertinentes de la OMI contempladas en el artículo 3, letra a), e incluirán como mínimo los siguientes datos:</u></p> <p><u>a) Identidad de la autoridad o de las autoridades encargadas de recibir y dar curso a las alertas.</u></p> <p><u>b) Identidad de la autoridad responsable de evaluar la situación, determinar un lugar de refugio apropiado y tomar una decisión sobre la acogida de un buque en peligro en el lugar de refugio establecido.</u></p> <p><u>c) Inventario de los posibles lugares de refugio, con datos destinados a facilitar una evaluación y una toma de decisiones rápidas, incluida la descripción de los factores ambientales y sociales y de las condiciones naturales de los posibles lugares considerados.</u></p> <p><u>d) Procedimientos de evaluación para la determinación del lugar de refugio sobre la base de los posibles lugares recogidos en el inventario.</u></p> <p><u>e) Medios e instalaciones adecuados para asistencia, salvamento y lucha contra la contaminación.</u></p> <p><u>f) Posibles mecanismos de coordinación y decisión internacionales aplicables.</u></p> <p><u>g) Procedimientos de garantía financiera y responsabilidad establecidos respecto de los buques acogidos en un lugar de refugio.</u></p> <p><u>h) Procedimiento de compensación por los costes y daños que puedan resultar de la acogida de buques en un lugar de refugio.</u></p> <p><u>3. Los Estados miembros publicarán el nombre de la autoridad competente mencionada en el artículo 20, apartado 2, así como la lista de puntos de contacto adecuados para recibir y atender las alertas. Remitirán a la Comisión el inventario de los posibles lugares de refugio. Además, notificarán la información pertinente sobre los planes y lugares de refugio a los Estados miembros vecinos.</u></p> <p><u>Al seguir los procedimientos previstos en los planes de acogida de buques en peligro, los Estados miembros se cerciorarán de que toda la información pertinente sobre los planes y lugares de refugio se pone a disposición de las partes implicadas en las operaciones, incluidas las compañías de asistencia y remolque.»</u></p>

Exposición de motivos

Conviene que el procedimiento de compensación por los costes y daños que puedan resultar de la acogida de buques en un lugar de refugio se incluya ya en los planes para responder a los riesgos que entrañen los buques en peligro que se encuentren en aguas jurisdiccionales de los Estados miembros.

Las autoridades portuarias y la población locales corren el riesgo de verse expuestas a la contaminación u otros peligros, como puede ser una explosión y, además, sufrir perjuicios económicos en caso de que sea necesario bloquear el puerto o puentes, esclusas o carreteras. Este tipo de perjuicios económicos puede ser importante y aumentar muy rápidamente. Un bloqueo de esta índole también puede tener efectos más allá de la zona portuaria, ya que muchas empresas del interior dependen de las mercancías que entran por el puerto. Los fondos internacionales ofrecen compensación para los daños derivados de la contaminación por hidrocarburos, pero no cubren las pérdidas económicas de los puertos.

En ausencia de requisitos en materia de seguros para todos los buques, no existen garantías de que el buque esté cubierto por un seguro de responsabilidad e incluso en el caso de que así sea, es posible que los demandantes no puedan beneficiarse de él si el asegurador puede hacer valer circunstancias eximentes o atenuantes.

La propuesta de Directiva sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques conllevará mejoras sustanciales del marco jurídico vigente. No obstante, conviene mejorar aún más las disposiciones de la Directiva sobre un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo de modo que se asegure que las autoridades portuarias y locales tengan garantías claras de que se les compensará plenamente y sin demora por los daños y costes derivados de la acogida de buques en peligro.

De esta manera se animará a las autoridades portuarias y locales a desempeñar un papel proactivo en el momento de ofrecer un lugar de refugio, lo que, a su vez, garantizará una cooperación efectiva y eficaz con la autoridad independiente competente que la Comisión desea crear en cada Estado miembro.

En su tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima, la Comisión ha dejado abierta la posibilidad de compensar a las autoridades portuarias, aun cuando, en su Resolución de 2004 sobre el refuerzo de la seguridad marítima, el Parlamento Europeo le había pedido de manera explícita que presentase propuestas para la compensación financiera a los lugares de refugio. ⁽¹⁾

Recomendación 3.3

Artículo 1

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
<p>Artículo 1, punto 10</p> <p>Se añade el siguiente artículo 20 ter:</p> <p>«Artículo 20 ter Garantías financieras</p> <p>1. Antes de acoger a un buque en peligro en un lugar de refugio, el Estado miembro podrá pedir al operador, al agente o al capitán del buque que presente un certificado de seguro o una garantía financiera, con arreglo al artículo X de la Directiva XX/XXXX/CE relativa a la responsabilidad civil y a las garantías financieras de los propietarios de los buques], para cubrir su responsabilidad por los daños causados por el buque.</p> <p>2. La ausencia de certificado de seguro o de garantía financiera no dispensará a los Estados miembros de la evaluación previa ni de la decisión previstas en el artículo 20.»</p>	<p><u>Artículo 1, punto 10</u></p> <p><u>Se añade el siguiente artículo 20 ter:</u></p> <p><u>«Artículo 20 ter Garantías financieras</u></p> <p><u>1. Antes de acoger a un buque en peligro en un lugar de refugio, el Estado miembro podrá pedir al operador, al agente o al capitán del buque que presente un certificado de seguro o una garantía financiera, con arreglo al artículo X de la Directiva XX/XXXX/CE relativa a la responsabilidad civil y a las garantías financieras de los propietarios de los buques, para cubrir su responsabilidad por los daños causados por el buque.</u></p> <p><u>2. La ausencia de certificado de seguro o de garantía financiera no dispensará a los Estados miembros de la evaluación previa ni de la decisión previstas en el artículo 20.</u></p> <p><u>3. Las autoridades a que se hace referencia en el apartado 2 del artículo 20 serán responsables de cualquier acción legal contra el operador, agente o capitán del buque emprendida para cubrir los costes y daños causados por el buque.»</u></p>

Exposición de motivos

Las autoridades portuarias son sólo uno de los muchos acreedores del buque y tienen que compartir con las demás partes la compensación procedente de los fondos internacionales o del seguro del buque. Con frecuencia, se encuentran a la cola de los beneficiarios, a pesar de la enorme responsabilidad que recae sobre ellas cuando acogen a un buque en peligro. Además, los fondos internacionales ofrecen compensación por la contaminación por hidrocarburos, pero no cubren las pérdidas económicas que sufre el puerto.

⁽¹⁾ Resolución del Parlamento Europeo sobre el refuerzo de la seguridad marítima. Ponente: Dirk Sterckx.
http://www.europarl.eu.int/comparl/tempcom/mare/pdf/res_es.pdf.

Los puertos y poblaciones de menor tamaño que sufran daños a resultas de la acogida obligatoria de un buque en peligro quizá no dispongan de los recursos humanos, los medios financieros o los expertos jurídicos necesarios para llevar a buen término una acción legal prolongada contra el operador, agente o capitán del buque con el fin de recibir compensación por los costes y daños sufridos a pesar de no tener la autoridad final en la toma de la decisión.

4. Propuesta de Directiva por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo

4.1 **está de acuerdo** con el objetivo general de la propuesta de la Comisión consistente en mejorar la seguridad marítima mediante la formulación de directrices claras a escala comunitaria sobre la realización de investigaciones técnicas después de cualquier siniestro o incidente marítimo, y con la importancia de dichas investigaciones;

4.2 **respalda** la propuesta de que las investigaciones de accidentes han de centrarse en la prevención de riesgos, basarse en los principios y recomendaciones de la OMI y estar encaminadas a mejorar la normativa, la utilización de los buques, la preparación y la gestión de las respuestas que se han de dar en caso de emergencia;

4.3 **destaca** que en este ámbito debe defenderse un amplio uso de los modelos y las metodologías desarrollados en la Organización Marítima Internacional para investigar sobre los accidentes que se producen en el sector del transporte marítimo.

RECOMENDACIONES

Recomendación 4.1

Artículo 2

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
(d) buques de pesca con una eslora inferior a 24 metros;	d) buques de pesca con una eslora inferior a 24 metros;

Exposición de motivos

En sus propuestas de Directiva sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto y sobre la responsabilidad del Estado de abanderamiento, la Comisión afirma con razón que la pesca es una de las actividades más peligrosas. Cuanto más pequeños, más propensos son los buques a sufrir accidentes y más frecuentes las pérdidas de vidas humanas. Por consiguiente, el CDR propone eliminar la letra d) del artículo 2 de manera que los accidentes e incidentes relativos a buques pesqueros se investiguen con arreglo al mismo procedimiento detallado previsto por la Directiva en caso de accidente o incidente sufrido por un buque mercante.

5. Propuesta de Directiva sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas

5.1 **está de acuerdo** con la necesidad de efectuar un control efectivo y una auditoría de las sociedades de clasificación, así como de sus filiales y empresas participadas, imponiéndoles sanciones por el incumplimiento de sus obligaciones; **respalda** también la propuesta de establecer, a escala internacional y comunitaria, mecanismos exhaustivos de inspección técnica que permitan disponer de información fiable sobre el estado real de los buques;

5.2 **apoya** la sugerencia de que las organizaciones reconocidas establezcan un organismo común de evaluación y certificación de la calidad. Este organismo común deberá ser independiente, disponer de todos los medios necesarios para realizar un trabajo a fondo y continuado y poder proponer acciones correctoras, tanto individuales como colectivas, para la mejora de la calidad del trabajo de las organizaciones reconocidas;

5.3 **está de acuerdo** en la necesidad de reforzar la cooperación entre las organizaciones reconocidas para garantizar que sus reglamentaciones técnicas sean compatibles y que las reglamentaciones y los convenios internacionales se interpreten y apliquen de manera uniforme. Así se dispondría de una referencia común de evaluación y de unos instrumentos que permitirían emprender acciones correctoras con miras a conseguir un nivel uniforme de seguridad en toda la UE, una cooperación técnica de las sociedades de clasificación, la compatibilidad de las reglamentaciones y la aplicación en toda la UE de la interpretación de los convenios internacionales que propone la OMI, todo lo cual debería desembocar en un verdadero reconocimiento mutuo de los certificados de clase y de los equipos marinos;

5.4 **propone** reemplazar al final del considerando 31 la expresión «e implicar en ello al Estado de pabellón, cuando sea necesario» por «y comunicar esta información inmediatamente al Estado de pabellón».

RECOMENDACIONES

Recomendación 5.1

Artículo 12

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, cuando una organización no lleve a cabo las actuaciones preventivas y correctoras exigidas por la Comisión o retrase injustificadamente las mismas, la Comisión podrá imponer sanciones conminatorias periódicas a dicha organización hasta que las lleve a cabo.	2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, cuando una organización no lleve a cabo las actuaciones preventivas y correctoras exigidas por la Comisión o retrase injustificadamente las mismas, la Comisión podrá <u>solicitar al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas la imposición de</u> imponer sanciones conminatorias periódicas a dicha organización hasta que las lleve a cabo.

Exposición de motivos

Se supone que el causante del perjuicio tendrá tendencia a aceptar mejor las multas impuestas por el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas a instancias de la Comisión que directamente por ésta.

Recomendación 5.2

Artículo 20

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
Las organizaciones reconocidas establecerán y aplicarán requisitos comunes apropiados acerca de los casos de transferencia de clase en los que sean necesarias precauciones especiales. Estos casos incluirán, como mínimo, la transferencia de clase de buques de quince años de antigüedad o más y la transferencia de una organización no reconocida a una reconocida.	Las organizaciones reconocidas establecerán y aplicarán requisitos comunes apropiados acerca de los casos de transferencia de clase en los que sean necesarias precauciones especiales. Estos casos incluirán, como mínimo, la transferencia de clase de buques de quince diez años de antigüedad o más y la transferencia de una organización no reconocida a una reconocida <u>o viceversa</u> .

Exposición de motivos

El período de reclasificación dura generalmente cuatro años más un año de carencia. En realidad, dicho proceso dura aproximadamente cinco años. Al cabo de diez años un buque ya no es tan eficiente desde el punto de vista operativo como uno nuevo. Además, suele ser necesario reemplazar elementos de acero de los mamparos y rigidizadores, así como canalizaciones del sistema de lastre de agua y de carga, especialmente los codos. Es el momento adecuado para vender el buque por un precio relativamente bajo, quedando las reparaciones a cargo del nuevo propietario. El comprador suele ser menos exigente y el nuevo pabellón suele ser de conveniencia. Además, la nueva sociedad de clasificación no tiene que ser necesariamente una «organización reconocida» con arreglo a la definición establecida por la Comisión.

6. Propuesta de Reglamento sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar o vías navegables en caso de accidente

6.1 **respalda** la iniciativa de incorporar el Convenio de Atenas a la legislación comunitaria sobre seguro obligatorio en lugar de dejar esta cuestión a la discreción de los propietarios de buques a través de los Clubes de Protección e Indemnización a los que pertenezcan;

6.2 **acoge con satisfacción** la iniciativa de ampliar el ámbito de aplicación de las disposiciones del Convenio de Atenas al tráfico nacional, pero no considera proporcional incluir el transporte por todas las vías navegables. Así, **solicita** a la Comisión que aclare el concepto de vías navegables y **recomienda** que se adopten en este sector medidas de menor alcance;

6.3 **expresa su acuerdo** con que, en el caso de los accidentes de navegación, el Protocolo de 2002 del Convenio de Atenas introduzca un régimen de responsabilidad objetiva. Además, está de acuerdo con que la responsabilidad objetiva pretende mejorar la posición de los reclamantes; la responsabilidad no tiene que estar unida a ninguna culpa o negligencia por parte del transportista y, por consiguiente, no es necesario que el reclamante pruebe la responsabilidad del transportista;

6.4 **acoge con satisfacción** la iniciativa de ampliar el ámbito de aplicación de las disposiciones del Convenio de Atenas al tráfico nacional y al transporte por vías navegables;

6.5 **subraya** la necesidad de elaborar unas propuestas que sean aceptables a escala mundial para llegar a una solución única al inextricable problema que plantea la negativa del mercado de los seguros a aceptar las nuevas limitaciones a la responsabilidad y los correspondientes requisitos de seguros, tal y como los defiende la Comisión en su propuesta de Reglamento;

7. Propuesta de Directiva sobre la responsabilidad civil y las garantías financieras de los propietarios de buques

7.1 **coincide** con el Parlamento Europeo en señalar la necesidad de una «política europea del mar, global y coherente, dirigida a la creación de un espacio europeo de seguridad marítima», basada en el establecimiento de un régimen de responsabilidad ampliado a toda la cadena del transporte marítimo;

7.2 **considera**, sin embargo, que es absolutamente necesario que toda reglamentación en el ámbito de la responsabilidad e indemnización por la contaminación marítima se adopte a nivel internacional;

7.3 **apoya** la modificación de las reglas aplicables con el fin de reclamar la responsabilidad de otras partes además de los propietarios de los buques, así como la introducción de la responsabilidad ilimitada de estos últimos en caso de infracción grave o deliberada de sus obligaciones en materia de seguridad y de prevención de la contaminación;

7.4 **subraya** que toda modificación del Convenio internacional sobre la responsabilidad civil deberá preservar el equilibrio en la participación de las partes (el armador y el operador del buque), de conformidad con las disposiciones promovidas mediante las propuestas de compromisos voluntarios del sector de los explotadores de buques;

7.5 **propone** que la expresión «otras partes además de los propietarios de los buques» incluya a los gestores y fletadores de buques;

7.6 **expresa** su inquietud acerca de que se reconozca la compatibilidad de la Directiva con el Derecho internacional;

7.7 **sugiere** que la expresión «otras partes además de los propietarios de los buques» no incluya a los capitanes de buque salvo que incurran en negligencia grave al ejecutar sus tareas;

7.8 **su preocupación** por las divergencias existentes entre, por un lado, la Directiva y, por otro, las normas de La Haya, de La Haya-Visby y de Hamburgo relativas a la responsabilidad de los propietarios de buques en materia de conocimientos de embarque, así como las normas sobre cartas de porte marítimo y contratos de fletamento; ello puede crear una confusión acerca de cuál es el régimen de responsabilidad aplicable, puesto que en el texto de la Directiva no queda suficientemente claro si sólo se aplica a los daños por contaminación o también a cualquier perjuicio causado a terceros;

7.9 **está de acuerdo** con la Comisión en que establecer un sistema de seguro obligatorio ayudaría a afrontar el problema de los buques deficientes;

7.10 **solicita** que del texto de la póliza de seguros que debe encontrarse a bordo del buque se desprenda claramente que cubre los daños que puedan sufrir los lugares de refugio.

RECOMENDACIONES

Recomendación 7.1*Artículo 1*

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
La presente Directiva fija las reglas aplicables a determinados aspectos de las obligaciones en materia de responsabilidad civil de los operadores de la cadena del transporte marítimo y establece una protección económica adaptada de la gente de mar en caso de abandono.	La presente Directiva fija las reglas aplicables a determinados aspectos de las obligaciones en materia de responsabilidad civil de los operadores <u>y usuarios de buques</u> de la cadena del transporte marítimo y establece una protección económica adaptada de la gente de mar en caso de abandono.

Exposición de motivos

La expresión «operadores y usuarios de buques» cubre a los fletadores distintos de aquellos que fletan buques a casco desnudo, que fletan buques –deficientes o no– por tiempo, trayecto, viaje o varios viajes. Deberían incluirse en el ámbito de aplicación de la Directiva y estar sujetos a las mismas obligaciones que los propietarios de buques, en el sentido de la definición de la Directiva, debiendo aportar por ejemplo una garantía financiera. Debe tenerse muy presente que, después de todo, su petróleo es el que contamina. Éstas serían las consecuencias:

- se impondría a los fletadores la obligación de no utilizar buques deficientes;
- el fletador perdería la ganancia obtenida por emplear un buque deficiente a bajo coste al resultar más gravosa la garantía financiera necesaria para cubrir el riesgo más elevado que supone fletar un buque deficiente;
- para los fletadores resultaría poco atractivo económicamente recurrir a buques deficientes y tendrían menos buques a su disposición;
- disminuiría, por tanto, el incentivo de explotar, fletar y emplear buques deficientes, de manera que sus propietarios se verían obligados a ajustar los buques –así como sus tripulaciones y sistema de operación– a las normas internacionales o bien a desguazarlos.

Recomendación 7.2*Artículo 2*

Texto propuesto por la Comisión	Enmienda del CDR
	7) debería añadirse una definición del término «operador» en el sentido de lo dispuesto en el artículo 1 de la Directiva.

Exposición de motivos

Debería anticiparse la cuestión de cuál es el concepto de operador.

Los entes locales y regionales desempeñan un papel esencial en la aplicación de la estrategia en materia de limpieza de las áreas contaminadas, disponibilidad de puertos seguros para los buques y ayuda en caso de emergencia, y también cuando los propios habitantes son trabajadores del mar o rescatan a las personas en peligro. Por consiguiente, el CDR lamenta que en el Tercer paquete de medidas legislativas para la seguridad marítima no se reconozca suficientemente la importancia del papel que pueden desempeñar dichos entes en la consecución de los objetivos establecidos.

Bruselas, 15 de junio de 2006.

El Presidente
del Comité de las Regiones
Michel DELEBARRE