

Bruselas, 23 de noviembre de 2005

Medidas enérgicas para garantizar la seguridad del transporte marítimo

Después de los accidentes del ERIKA y el PRESTIGE, la Unión Europea actuó sin demora para establecer un dispositivo «defensivo» al efecto de proteger Europa contra los riesgos de accidentes y contaminación. La Comisión propone ahora, con el tercer paquete de seguridad marítima, una política más ofensiva, al objeto de restablecer de modo duradero unas condiciones de competencia sana para los operadores que observen las normas internacionales.

Según el Vicepresidente de la Comisión Europea, Jacques Barrot, «la calidad del servicio marítimo ofrecido por los operadores constituye el elemento esencial de la competitividad del sector y, a este respecto, es primordial la capacidad de prestar un servicio seguro y respetuoso con el medio ambiente. La calidad del transporte marítimo depende también de sanciones más rigurosas contra los que hacen trampas en el juego de la competencia, así como del mantenimiento de unas administraciones marítimas y sociedades de clasificación eficaces».

El tercer paquete de seguridad marítima consta de siete propuestas en torno a dos ejes principales:

1. Mayor prevención de los accidentes y de la contaminación

En un contexto nuevo, en el que la ampliación de Europa a 25 Estados miembros ha convertido a la Unión Europea en una gran potencia marítima, la primera propuesta de la Comisión **tiene por objeto reforzar las condiciones de concesión de los pabellones europeos**. El objetivo de la Comisión consiste en exigir a los Estados miembros que controlen eficazmente el cumplimiento de las normas internacionales por los buques que enarbolan su pabellón y que cuenten a tal efecto con una administración marítima que aplique con rigor los criterios de calidad. Esta responsabilización es el preludio a la creación futura de un pabellón europeo.

Otras dos propuestas tienen por objeto la consolidación de las legislaciones existentes sobre las **sociedades de clasificación** y el **control por el Estado del puerto**. Se procede, además, a la refundición de estos dos instrumentos para disponer de un único texto, más claro y legible.

- La mejora de la calidad del trabajo de las **sociedades de clasificación** depende de la instauración de un sistema de control de calidad independiente y de la fijación de sanciones financieras más graduales y proporcionadas.

- En materia de **control por el Estado rector del puerto**, se endurece el régimen vigente contra los buques que no cumplen las normas, sobre todo mediante el refuerzo del régimen de prohibición de acceso a los puertos. Finalmente, la propuesta introduce los principios de una reforma radical dirigida a sustituir el régimen vigente (basado en la inspección por cada Estado miembro del 25 % de los buques que hacen escala en sus puertos) por un objetivo comunitario de inspeccionar el 100 % de los buques, teniendo en cuenta la necesidad de reducir la carga de las inspecciones de los buques de calidad.

Por último, la Comisión propone modificar la Directiva sobre el **seguimiento del tráfico**. Entre los objetivos perseguidos figura la mejora del marco jurídico relativo a los lugares de refugio para los buques en peligro. La obligación de designar a una autoridad independiente y la definición previa de todos los lugares de refugio potenciales mejorarán la eficacia y la rapidez de la toma de decisiones en caso de accidente marítimo. Por otra parte, la Comisión propone generalizar el equipamiento de los buques pesqueros con sistemas de identificación y localización automáticas (AIS) para reducir los riesgos de abordaje y colisión.

2. Tratamiento de las consecuencias de los accidentes

La calidad de las normas de seguridad marítima depende de la capacidad de analizar las causas de los accidentes y de sacar las conclusiones pertinentes. Una nueva propuesta de Directiva tiene por objeto establecer un marco europeo armonizado para la realización de las **investigaciones sobre accidentes** y a consolidar la independencia de los organismos de investigación.

Por último, las dos últimas propuestas del paquete tienen por objeto mejorar la calidad del marco global de **responsabilidad y reparación de daños en caso de accidente**. Se trata de incorporar al Derecho europeo las disposiciones del Convenio de Atenas (2002) con el fin de generalizar el régimen de protección (instituido por este Convenio) a todos los pasajeros de los buques de la Unión, incluso en el tráfico marítimo intraeuropeo y la navegación interior. Se trata también de aumentar la responsabilidad de los propietarios de los buques y de imponerles la obligación de suscribir una póliza de seguros u otra garantía financiera que cubra los daños a terceros, así como los gastos de repatriación de los marineros en caso de abandono, por otra parte.

Puede encontrarse información más detallada sobre el contenido del tercer paquete de seguridad marítima en el anexo. Los textos del tercer paquete se pueden consultar en la dirección siguiente del sitio Internet de la Dirección General de Energía y Transportes:

http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/safety/2005_package_3_en.htm