



Bruselas, 6.6.2016
COM(2016) 371 final

2016/0172 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

1.1 Razones y objetivos de la propuesta

En el espíritu del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación de la Comisión (REFIT) y del programa «Legislar mejor», y como consecuencia directa del control de adecuación de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje¹, la Comisión presenta una serie de propuestas para poner en práctica las posibilidades de simplificación detectadas.

Los objetivos de la presente revisión son simplificar y racionalizar el marco reglamentario vigente en materia de seguridad de los buques de pasaje de la UE, con el fin de i) mantener las normas de la UE cuando sean necesarias y proporcionadas; ii) garantizar su correcta aplicación; y iii) eliminar la posible duplicación de obligaciones y la incoherencia entre actos legislativos relacionados. Uno de los objetivos generales es proporcionar un marco jurídico claro, sencillo y actualizado, que sea más fácil de aplicar, supervisar y hacer ejecutar, aumentando de este modo el nivel de seguridad general.

La Directiva 1999/35/CE del Consejo² prevé una serie de tipos de inspección para abordar las características específicas de seguridad de los transbordadores de carga rodada y las naves de gran velocidad (NGV). Estas inspecciones abordan riesgos específicos relacionados con las cubiertas para vehículos no divididas, que dan lugar a vulnerabilidad en cuanto a la estabilidad y al fuego, una actividad muy intensa, los riesgos del desplazamiento de la carga, las cuestiones relativas a la estanqueidad, las rampas elevables y el desgaste.

A pesar de que el régimen especial de inspección sigue siendo necesario para estos buques, los requisitos de esta Directiva ya no responden a la realidad. La situación actual es muy diferente a la de hace casi 20 años cuando se adoptó la Directiva 1999/35/CE. En ese momento, la UE contaba con 15 Estados miembros, y había un número considerable de intercambios regulares mediante buques de pasaje de transbordo rodado (ro-pax) y naves de gran velocidad (NGV) entre la UE y terceros Estados. Además, desde entonces, se ha reforzado el régimen de control de los buques por el Estado rector del puerto, especialmente a partir de la entrada en vigor de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³, con el establecimiento de un régimen de inspección basado en los riesgos y que incluye un número mínimo de inspecciones en los buques que presentan mayores riesgos que han de llevar a cabo los Estados miembros.

En la actualidad, la inmensa mayoría de Estados miembros combina o sustituye algunas de las inspecciones exigidas conforme a la Directiva 1999/35/CE con reconocimientos del Estado de abanderamiento o inspecciones de control por el Estado rector del puerto. Esta práctica plantea problemas a la hora de aplicar y hacer ejecutar la presente Directiva, dado el distinto alcance de estas inspecciones y la duplicación de las normativas. En particular, el marco jurídico permite que una inspección de control del Estado rector del puerto pueda ser sustituida por un reconocimiento al amparo de la Directiva 1999/35/CE. Sin embargo, dado que el ámbito de aplicación del reconocimiento de la Directiva 1999/35/CE no incluye todos

¹ Sus resultados fueron comunicados al Parlamento Europeo y al Consejo el 16 de octubre de 2015 (COM(2015) 508).

² Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

³ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

los elementos cubiertos por el control del Estado rector del puerto, esta duplicación en realidad crea un vacío reglamentario.

Por lo tanto, se propone actualizar, aclarar y simplificar las exigencias existentes en cuanto a los reconocimientos para los transbordadores de carga rodada y NGV, y al mismo tiempo mantener el mismo nivel de seguridad y los mecanismos fundamentales. Esta propuesta coincide plenamente con el programa REFIT de la Comisión y tiene por objeto racionalizar aún más las actividades de inspección de las administraciones nacionales y aprovechar al máximo el tiempo en que el buque puede explotarse comercialmente.

En esta misma línea, en aras de la claridad y la coherencia, la propuesta deroga la Directiva en vigor y la sustituye por una nueva Directiva. También incluye modificaciones secundarias a la Directiva 2009/16/CE.

1.2 Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La propuesta es plenamente coherente con las propuestas de simplificación que modifican la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ y la Directiva 98/41/CE del Consejo⁵. Garantiza la coherencia con la Directiva 2009/16/CE al incluir modificaciones secundarias que la modifican. Estas modificaciones secundarias se reducen a las estrictamente necesarias para asegurar la coherencia con la presente propuesta y no tienen repercusión alguna en la próxima evaluación de la Directiva 2009/16/CE. La propuesta se ajusta plenamente a las recomendaciones sobre el control de adecuación y al Libro Blanco de 2011 sobre el futuro de los transportes⁶, que reconocía la necesidad de modernizar el marco legislativo vigente de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje.

1.3 Coherencia con otras políticas de la Unión

La propuesta responde al programa «Legislar mejor» de la Comisión, velando por que la legislación vigente sea clara y sencilla, no suponga una carga innecesaria y se mantenga al paso de la evolución política, social y tecnológica. Responde, asimismo, a las metas de la estrategia de transporte marítimo hasta 2018⁷, garantizando la calidad de los servicios regulares de transbordadores para transporte de pasajeros dentro de la UE.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

2.1 Base jurídica

Dado que la propuesta sustituye a la Directiva actualmente vigente, la base jurídica sigue siendo el artículo 100, apartado 2, del TFUE (antiguo artículo 80, apartado 2, del TCE), que establece disposiciones en el ámbito del transporte marítimo.

⁴ Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

⁵ Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos (DO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

⁶ Libro Blanco – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM(2011) 144.

⁷ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 [COM(2009) 8 final].

2.2 Subsidiariedad

A petición de los Estados miembros⁸, la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje se ha inspirado y configurado principalmente en función de los imperativos internacionales y como reacción a una serie de accidentes graves (por ejemplo, los accidentes del *Herald of Free Enterprise* o del *Estonia*). La mayoría de los Estados miembros se ven afectados tanto en calidad de Estados de abanderamiento como de Estados rectores de puertos.

Aunque se han adoptado normas comunes a escala de la UE para los buques de pasaje, incluidos los buques de transbordo rodado y los NGV que navegan en travesías nacionales, no sucede lo mismo con las travesías internacionales, a las que son aplicables los convenios internacionales. Los convenios internacionales dan un amplio margen al reconocimiento de exenciones y a interpretaciones divergentes de las normas de seguridad. Los pasajeros que viajen en la UE tienen derecho a esperar el mismo nivel de seguridad, con independencia del tipo de buque o servicio que estén usando.

A falta de un mecanismo de ejecución a nivel internacional, el régimen de inspección de la UE, aplicable a los buques de pasaje tanto nacionales como internacionales, sigue siendo un requisito indispensable para mantener un alto nivel de seguridad de la vida humana en los buques de pasaje y para eliminar los buques deficientes. Asimismo, garantiza que la competencia se realiza en condiciones de igualdad en aguas comunitarias para todos los operadores, independientemente de su nacionalidad o del pabellón que enarbolan sus buques y naves y sin distinción entre travesías internacionales y nacionales. Por lo tanto, con la acción unilateral de los Estados miembros, no es posible lograr unas condiciones armonizadas para la explotación de los buques de transbordo rodado y los NGV con destino u origen en los puertos de la UE ni tampoco un nivel de seguridad común.

2.3 Proporcionalidad

Habida cuenta de los últimos avances tecnológicos y jurídicos, la propuesta de aclarar los requisitos existentes y eliminar las duplicaciones y los conceptos obsoletos se considera la única opción proporcionada y coherente. Dicha propuesta garantiza que no se vea comprometido el elevado nivel actual de seguridad y permite una mejor utilización de los recursos, con una orientación mejor y más clara de los requisitos en materia de seguridad.

De conformidad con el principio de proporcionalidad, una Directiva sigue siendo considerada como la forma más adecuada para alcanzar los objetivos señalados. Establece unos principios comunes y un nivel de seguridad armonizado, a la vez que garantiza el cumplimiento de las normas, pero deja que los Estados miembros elijan los procedimientos oportunos desde el punto de vista técnico y práctico. De este modo, deja a cada Estado miembro la responsabilidad de decidir sobre las herramientas de aplicación que mejor convengan a su sistema interno. Una Directiva también garantiza que el objetivo de simplificación de esta propuesta se logre en la mayor medida posible.

2.4 Elección del instrumento

Con el fin de garantizar una formulación jurídica clara y coherente, se consideró que la solución más adecuada era la propuesta de una nueva Directiva para sustituir a la actual. Se descartó otra opción, consistente en proponer un conjunto de enmiendas a la Directiva en

⁸ Resolución del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, sobre la seguridad de los buques de transbordo rodado de pasajeros (94/C 379/05), DO C 379 de 31.12.94, p. 8.

vigor, habida cuenta del importante número de cambios y del tipo de cambios que habría que aportar a la actual Directiva.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

3.1 Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente

El control de adecuación puso de manifiesto que los objetivos clave de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje desde el punto de vista de la seguridad de los pasajeros y el mercado interior se están cumpliendo en general y que siguen siendo muy pertinentes. El marco jurídico de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje ha tenido como resultado el establecimiento de un nivel común de seguridad para estos buques en la UE, de una igualdad de condiciones entre operadores y de una mayor transferencia de buques entre Estados miembros. El control de adecuación puso también de manifiesto que hay margen para seguir mejorando tanto el nivel de seguridad como la eficiencia y la proporcionalidad de algunos de los requisitos reglamentarios. Se han hecho recomendaciones para simplificar, aclarar y derogar diversos requisitos ambiguos, anticuados o redundantes en una serie de ámbitos:

- a) Evitar las duplicaciones entre los reconocimientos específicos en virtud de la Directiva 1999/35/CE y las inspecciones ampliadas previstas en el artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE y en el Reglamento (UE) n.º 428/2010 de la Comisión.
- b) Evitar las duplicaciones entre los reconocimientos específicos en virtud de la Directiva 1999/35/CE y los reconocimientos anuales del Estado de abanderamiento previstos en la Directiva 2009/21/CE (respecto a las travesías internacionales) y en la Directiva 2009/45/CE (relativa a las travesías nacionales).
- c) Eliminar el concepto redundante del Estado de acogida que figura en la Directiva 1999/35/CE (manteniendo sin embargo la posibilidad de inspecciones conjuntas) y sustituir el término «reconocimiento» por el de «inspección».
- d) Aclarar que el período de tiempo que debe transcurrir entre las dos inspecciones anuales de los buques de tipo ro-pax de la Directiva 1999/35/CE que deben llevarse a cabo regularmente ha de ser de seis meses.

3.2 Consultas con las partes interesadas

Dado el carácter técnico de las propuestas previstas, se consideró que el instrumento más adecuado era una consulta específica. Los expertos nacionales fueron consultados en el marco del Grupo de Expertos sobre Seguridad de los Buques de Pasaje. Se organizó un taller al que fueron invitados a participar los Estados miembros y la industria y las asociaciones de pasajeros. Las medidas previstas se presentaron en numerosas ocasiones. Además, la hoja de ruta publicada en el sitio web Europa⁹ permitió a todas las partes interesadas presentar observaciones por medio de un formulario de respuesta en línea.

En el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la propuesta se hace un resumen de la consulta y un análisis detallado de las observaciones formuladas durante el proceso de la misma. Las medidas de simplificación previstas fueron respaldadas por una gran mayoría de expertos nacionales, que en algunas ocasiones efectuaron comentarios acerca de la redacción concreta de algunas propuestas. Todas las sugerencias se han examinado atentamente y las propuestas se han modificado cuando procedía. Por otro

⁹ http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm.

lado, algunos expertos planteaban cuestiones relativas a aspectos prácticos y técnicos de la ejecución; estos han sido tratados en el documento de trabajo que acompaña la propuesta y se han integrado en el plan de aplicación.

Las partes interesadas de la industria insistieron en que los principios clave del actual marco jurídico no cambiaran, mientras que la asociación de pasajeros hizo un llamamiento en favor de mejorar el nivel de seguridad y puso en guardia contra la reducción de su eficacia. Por lo tanto, la propuesta garantiza que se mantiene y, en la medida de lo posible dentro del marco de simplificación, se aumenta el actual nivel de seguridad (por ejemplo, aclarando que las dos inspecciones anuales en virtud de la actual Directiva han de tener lugar en intervalos periódicos espaciados de seis meses).

3.3 Obtención y uso de asesoramiento especializado

Este análisis se basa principalmente en los datos recopilados durante el proceso de control de adecuación («*Fitness Check*»), según se recoge en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión «Adaptar el rumbo: Control de adecuación de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje», adoptado el 16 de octubre de 2015¹⁰.

Además de los datos recopilados y de la consulta realizada en el marco del control de adecuación, la preparación de esta propuesta de simplificación requería la colaboración de expertos técnicos y jurídicos para la redacción de las definiciones técnicas y una formulación jurídica clara. Esta colaboración técnica se logró a nivel interno con las aportaciones de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) y el Grupo de expertos sobre seguridad de los buques de pasaje y queda recogida en el documento de trabajo que acompaña a la propuesta.

3.4 Evaluación de impacto

La propuesta es consecuencia directa del control de adecuación que permitió determinar las cuestiones susceptibles de simplificación y evaluar su potencial. Como se pone de relieve en la hoja de ruta, no se prevé que las medidas previstas tengan repercusiones importantes (aparte de las cualitativas, tales como la claridad y seguridad jurídicas, la certidumbre o la simplicidad) o no se han identificado soluciones sustancialmente distintas. En consonancia con las directrices «Legislar mejor» de la Comisión, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto exhaustiva.

No obstante, la simplificación propuesta va acompañada de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión, que recuerda las recomendaciones del control de adecuación y explica la lógica de las soluciones propuestas tanto desde el punto de vista técnico como desde el jurídico. En él se recoge un resumen de la consulta de las partes interesadas que respaldaba esta iniciativa y las observaciones vertidas en la misma; se adjunta asimismo un plan de ejecución.

3.5 Adecuación normativa y simplificación

El objetivo principal de la presente propuesta es garantizar que la legislación en vigor se adecúa al uso previsto. Su potencial de simplificación consiste fundamentalmente en impactos no medibles, como la claridad y la seguridad jurídicas y la simplicidad. El principal elemento cuantificado se refiere a la eliminación de duplicaciones e incoherencias entre los reconocimientos específicos de la Directiva actual, las inspecciones del Estado rector del puerto ampliadas y los reconocimientos anuales del Estado de abanderamiento. Cabe esperar

¹⁰ SWD(2015) 197.

que la simplificación pretendida permitirá no solo colmar el vacío normativo, sino también racionalizar aún más las labores de inspección de la administración nacional y aprovechar al máximo el tiempo de explotación comercial del buque.

El potencial máximo de la combinación se estima en unos 900 000 EUR (es decir, una reducción de cerca de 670 reconocimientos independientes en el marco de la presente Directiva al año en toda la UE, si continúan en servicio los mismos buques que en la actualidad), parte del cual ya se ha materializado en la práctica con la combinación de los diversos tipos de inspecciones. Además de estas estimaciones monetarias, existe una considerable carga de trabajo para todas las partes interesadas relacionada con la complejidad de estos regímenes de inspección, la duplicación de los requisitos repartidos en diferentes actos legislativos y formulados en términos diferentes, etc. Esto hace que la aplicación, supervisión y observancia resulten innecesariamente gravosas para todas las partes implicadas.

3.6 Derechos fundamentales

La propuesta no tiene consecuencias en la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

5.1 Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La propuesta va acompañada de un plan de ejecución que recoge las acciones necesarias para ejecutar las medidas de simplificación y define los principales escollos técnicos, jurídicos y temporales que plantea su aplicación.

Se han determinado procedimientos de seguimiento e información adecuados que no crean obligaciones en materia de información ni cargas administrativas adicionales. La información clave sobre la flota, los accidentes y la conformidad será recogida con la asistencia de la AESM, la base de datos de inspecciones (THETIS), y el grupo de expertos sobre seguridad de los buques de pasaje, trabajando sobre la base de datos de la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos (EMCIP en sus siglas en inglés). Dado que el ciclo completo de visitas de ejecución efectuadas por la AESM puede durar cinco años, el ciclo de evaluación de la legislación de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje debe fijarse en siete años.

5.2 Documentos explicativos

No son necesarios documentos explicativos, ya que las medidas de simplificación no son difíciles ni complejas.

5.3 Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Ámbito de aplicación y definiciones

El artículo 1 describe el ámbito de aplicación de la Directiva excluyendo los buques sujetos a inspecciones de control del Estado rector del puerto conforme a lo dispuesto en la Directiva 2009/16/CE. Como consecuencia de ello, el ámbito de aplicación se limita a los buques que prestan servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad entre puertos situados en un mismo Estado miembro o entre un puerto situado en un

Estado miembro y un puerto de un tercer Estado cuando el pabellón del buque es el mismo que el del Estado miembro de que se trate.

El artículo 2 elimina una serie de definiciones y referencias redundantes como «pasajero», «Estado de acogida», «viajes internacionales», «certificado de exención». Se suprime asimismo la referencia a la investigación de siniestros marítimos, que ya está cubierta por la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹. Las definiciones de una serie de conceptos se han actualizado para tener en cuenta los cambios en la legislación de la UE o a nivel internacional (OMI) y para asegurarse de que las definiciones se ajusten a las que aparecen en la Directiva 2009/16/CE.

Inspecciones preliminares

Los artículos 3 y 4 prevén un sistema de inspecciones (basado en los buques y no en la compañía) previas al inicio de un servicio regular. El buque ha de someterse a una inspección de conformidad con el anexo II y también ha de ser verificada una serie de elementos relativos a la gestión de la seguridad que figuran en el anexo I. El artículo 4 contempla las situaciones en que un buque haya sido recientemente inspeccionado o sea trasladado desde un servicio a otro con características similares. La palabra «inspecciones», en lugar de «reconocimientos», se utiliza en todo el texto, ya que refleja con mayor precisión el tipo de actividad regulada.

Inspecciones periódicas, informes de inspección, prohibiciones de salida, recurso y costes

El artículo 5 dispone que los buques comprendidos en el ámbito de aplicación de la Directiva serán inspeccionados dos veces al año con un cierto intervalo de tiempo entre las inspecciones y que una de estas inspecciones debe ser una inspección en servicio durante una travesía regular. También prevé que los Estados miembros, si lo desean, puedan combinar la inspección con el reconocimiento del Estado de abanderamiento que habría que realizar para cada buque con periodicidad anual. Esto daría lugar a una reducción de la carga tanto para la administración como para el armador.

En los artículos 6, 7, 8, 9, 10 y 11, las disposiciones relativas a los informes de inspección, las prohibiciones de salida, las vías de recurso, los costes, la base de datos de inspecciones y las sanciones son conformes con las previstas en la Directiva 2009/16/CE. Aunque la Directiva 2009/16/CE no prevé una orden de prohibición de salida, esta se inspira en la orden de inmovilización de las inspecciones de control del Estado rector del puerto.

Procedimiento de modificación

Los artículos 12 y 13 se han adaptado a lo dispuesto en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a las competencias de la Comisión en relación con los actos delegados.

Modificación de la Directiva 2009/16/CE

El artículo 14 dispone modificaciones secundarias de la Directiva 2009/16/CE para garantizar que se mantiene el contenido y la frecuencia actuales de las inspecciones de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad.

Derogación

El artículo 15 determina la derogación de la Directiva 1999/35/CE y remite a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

¹¹ Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el transporte marítimo (DO L 131 de 28.5.2009, p. 114).

Disposiciones relativas a la evaluación

El artículo 16 especifica las disposiciones relativas a la evaluación.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹³,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La legislación de la Unión sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (NGV) data de 1999. Es preciso tener en cuenta los avances realizados en la aplicación del régimen de control por el Estado rector del puerto establecido por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴, así como la experiencia adquirida durante la aplicación del Memorando de Acuerdo de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982.
- (2) El control de adecuación del programa REFIT¹⁵ puso de manifiesto que el marco jurídico sobre seguridad de los buques de pasaje de la Unión se tradujo en un nivel común de seguridad para los buques de pasaje dentro de la Unión. También puso de manifiesto que, al paso que la legislación en materia de seguridad de los pasajeros de la Unión ha ido evolucionando a lo largo del tiempo en respuesta a diferentes necesidades y situaciones, existe un cierto grado de solapamiento y duplicación que puede y debe ser racionalizado y simplificado con el fin de reducir la carga administrativa que recae en los armadores, y de racionalizar la labor realizada por las administraciones marítimas de los Estados miembros.
- (3) La mayoría de los Estados miembros ya combinan los reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad en la explotación de los transbordadores regulares de

¹² DO C , , p .

¹³ DO C , , p .

¹⁴ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

¹⁵ COM(2015) 508.

carga rodada con otros tipos de reconocimientos e inspecciones, en la medida de lo posible, como los reconocimientos del Estado de abanderamiento y las inspecciones de control por el Estado rector del puerto. Para reducir más el esfuerzo de control y aprovechar al máximo el tiempo en que el buque puede explotarse comercialmente, los buques sujetos a inspecciones de control del Estado rector del puerto deben, por tanto, ser transferidos a la Directiva 2009/16/CE y el ámbito de aplicación de la presente Directiva debe circunscribirse a los buques que prestan servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad entre puertos situados en un mismo Estado miembro o entre un puerto situado en un Estado miembro y un puerto de un tercer Estado cuando el pabellón del buque sea el mismo que el del Estado miembro de que se trate.

- (4) El concepto de «Estado de acogida» fue introducido por la Directiva 1999/35/CE del Consejo¹⁶ para facilitar la cooperación con terceros Estados antes de la ampliación de la Unión en 2004. Se considera que este concepto ha dejado de ser pertinente y que, por lo tanto, debe suprimirse.
- (5) La Directiva 1999/35/CE estableció que, una vez cada doce meses, los Estados de acogida debían realizar un reconocimiento específico y un reconocimiento durante una travesía regular. Si bien el objetivo de este requisito era garantizar que estas dos inspecciones se llevaban a cabo dejando pasar un cierto intervalo de tiempo, el control de adecuación REFIT puso de manifiesto que esto no siempre sucede de esta forma. Para eliminar la ambigüedad de este requisito y garantizar un nivel común de seguridad, debe aclararse que las dos inspecciones anuales deben tener lugar con una periodicidad aproximada de seis meses.
- (6) La Directiva 1999/35/CE hace referencia a «reconocimientos» en lugar de «inspecciones». El término «reconocimiento» se utiliza en los convenios internacionales para indicar que los Estados de abanderamiento están obligados a supervisar el cumplimiento de las normas internacionales por los buques y a expedir o renovar, si procede, certificados. Sin embargo, el régimen especial de inspección de los transbordadores de carga rodada y NGV en servicio regular no puede considerarse un reconocimiento y los formularios de inspección correspondientes no son y no pueden considerarse certificados de navegabilidad. Por lo tanto, el término «reconocimiento» debe ser sustituido por «inspección» cuando se refiere a las inspecciones específicas realizadas a buques de tipo ro-pax actualmente previstas en la Directiva 1999/35/CE.
- (7) A fin de tener en cuenta las novedades que se van produciendo a nivel internacional, así como la experiencia, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo relativo a la exclusión de las modificaciones de los instrumentos internacionales del ámbito de aplicación de la presente Directiva, en caso necesario, y a la actualización de los requisitos técnicos. Reviste especial importancia que la Comisión realice las consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, también a nivel de expertos, y que dichas consultas se lleven a cabo de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar la participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben todos los documentos al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros y sus expertos tienen acceso

¹⁶ Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que tratan de la preparación de los actos delegados.

- (8) La Directiva 2009/16/CE debe modificarse para garantizar que se mantiene el contenido y la frecuencia de las inspecciones de los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad. Por consiguiente, deben transferirse a la Directiva 2009/16/CE disposiciones específicas para las inspecciones y verificaciones de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular sujetos al control del Estado rector del puerto.
- (9) Habida cuenta del ciclo completo de seguimiento de las visitas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Comisión debe evaluar la aplicación de la presente Directiva a más tardar el [siete años después de la fecha a que se refiere el artículo 17, apartado 1, párrafo segundo] y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo al respecto. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión para recopilar toda la información necesaria para llevar a cabo esta evaluación.
- (10) Para aumentar la claridad jurídica y la coherencia, y teniendo en cuenta el número de modificaciones correspondientes, procede derogar la Directiva 1999/35/CE y la Directiva 2009/16/CE debe modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que presten servicio regular entre un puerto de un Estado miembro y un puerto de un tercer Estado cuando el pabellón del buque es el mismo que el del Estado miembro en cuestión, o que realicen travesías nacionales en servicio regular en zonas marítimas en las que los buques de clase A puedan operar de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷.
2. Los Estados miembros podrán aplicar lo dispuesto en la presente Directiva a los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que realicen travesías nacionales en servicio regular en zonas marítimas en las que puedan operar buques de otras clases distintas de las mencionadas en el apartado 1 .

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «transbordador de carga rodada», un buque de pasajeros dotado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres o ferroviarios por sus propios medios, con capacidad superior a doce pasajeros;
- 2) «nave de pasaje de gran velocidad», una nave de gran velocidad definida en la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS de 1974, en su versión actualizada, que transporte más de doce pasajeros;

¹⁷ Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

- 3) «Convenio SOLAS de 1974 », el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, junto con los protocolos y enmiendas al mismo, en su versión actualizada;
- 4) «Código de naves de gran velocidad», el «Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad» contenido en la Resolución del Comité de Seguridad Marítima MSC.36(63) de la OMI, de 20 de mayo de 1994, o el «Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad» de 2000 (Código NGV 2000), contenido en la Resolución MSC.97(73) de la OMI, de diciembre de 2000, en su versión actualizada;
- 5) «servicio regular», una serie de travesías efectuadas por transbordadores de carga rodada o naves de pasaje de gran velocidad entre dos o más puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea:
 - a) con arreglo a un horario publicado, o
 - b) con un grado de regularidad o frecuencia que lo convierten en una serie sistemática reconocible;
- 6) «zona marítima», toda zona marítima incluida en una lista establecida de conformidad con el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 2009/45/CE;
- 7) «certificados»,
 - a) en el caso de los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que realizan travesías internacionales, los certificados de seguridad expedidos de conformidad con el Convenio SOLAS de 1974 o con el Código de naves de gran velocidad, junto con los pertinentes inventarios del equipo adjuntos;
 - b) en el caso de los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad que realizan travesías nacionales, los certificados de seguridad expedidos conforme a la Directiva 2009/45/CE, junto con los pertinentes inventarios del equipo adjuntos;
- 8) «administración del Estado de abanderamiento», las autoridades competentes del Estado miembro cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el transbordador de carga rodada o la nave de pasaje de gran velocidad;
- 9) «travesía nacional», toda travesía en zona marítima entre un puerto de un Estado miembro y el mismo puerto u otro puerto situado en el mismo Estado miembro;
- 10) «organización reconocida», una organización reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸;
- 11) «compañía», el propietario del transbordador de carga rodada o de la nave de pasaje de gran velocidad o cualquier otra organización o persona, tales como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario ha encomendado la responsabilidad de la explotación del transbordador de carga rodada o de la nave de pasaje de gran velocidad y que, al asumir dicha responsabilidad, ha accedido a hacerse cargo de las obligaciones y

¹⁸

Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (DO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

responsabilidades estipuladas en el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS);

- 12) «inspector», un empleado de la administración pública o cualquier otra persona debidamente autorizada por la autoridad competente de un Estado miembro para llevar a cabo las inspecciones previstas en la presente Directiva, responsable ante dichas autoridades competentes y que cumpla los criterios mínimos especificados en el anexo XI de la Directiva 2009/16/CE.

Artículo 3

Inspecciones preliminares

1. Antes de comenzar la explotación de un transbordador de carga rodada o de una nave de pasaje de gran velocidad en servicio regular cubiertos por la presente Directiva, los Estados miembros llevarán a cabo una inspección preliminar, consistente en:
 - a) la comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos en el anexo I;
 - b) una inspección, de conformidad con el anexo II, para cerciorarse de que el transbordador de carga rodada o la nave de gran velocidad cumplen los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación en un servicio regular.
2. La inspección preliminar puede obviarse si, en los seis meses precedentes, el buque ha sido sometido a un reconocimiento anual del Estado de abanderamiento o a una inspección por un Estado miembro en los que se hayan seguido los procedimientos y directrices pertinentes en materia de reconocimientos especificados en la Resolución IMO A.1053(27) consolidada (Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011) o procedimientos concebidos para alcanzar el mismo objetivo.
3. La inspección preliminar será efectuada por un inspector. La inspección del Estado de abanderamiento o Estado miembro a que se refiere el apartado 2 serán llevadas a cabo por un inspector o por una organización reconocida autorizada por el Estado de abanderamiento para realizar reconocimientos e inspecciones con el fin de garantizar el cumplimiento de todos los requisitos de la presente Directiva.
4. A petición de un Estado miembro, las compañías deberán facilitar pruebas del cumplimiento de los requisitos del anexo I con antelación, pero en un plazo no inferior a un mes antes de la inspección preliminar.

Artículo 4

Exenciones a la obligación de la inspección preliminar

1. Cuando un transbordador de carga rodada o una nave de pasaje de gran velocidad vaya a empezar a prestar un servicio regular distinto, el Estado miembro deberá tener en cuenta las inspecciones y reconocimientos ya realizados anteriormente en dicho transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad en relación con la navegación en un servicio regular anterior cubierto por la presente Directiva. Siempre que el Estado miembro considere concluyentes estas inspecciones y reconocimientos anteriores y que sean pertinentes para las nuevas condiciones de navegación, no será necesario aplicar las inspecciones y reconocimientos contemplados en el artículo 3, apartado 1, con anterioridad a la entrada en servicio del transbordador de carga rodada o nave de gran velocidad en el nuevo servicio regular.

2. A petición de una compañía, los Estados miembros podrán confirmar por adelantado su acuerdo con la pertinencia de las inspecciones y reconocimientos anteriores respecto a las nuevas condiciones de navegación.
3. En los casos en que, a raíz de circunstancias imprevistas, deba utilizarse rápidamente un transbordador o una nave para sustituir a otro y garantizar la continuidad del servicio y no sea de aplicación el apartado 1, el Estado miembro podrá permitir que el buque o nave entren en servicio siempre que:
 - a) la inspección visual y la verificación de los documentos no susciten dudas de que el buque o la nave no cumplan las prescripciones necesarias para la seguridad de la navegación, y
 - b) el Estado miembro complete la inspección preliminar prevista en el artículo 3, apartado 1, en el plazo de un mes.

Artículo 5

Inspecciones periódicas

1. Los Estados miembros realizarán una vez cada doce meses:
 - a) una inspección, de conformidad con el anexo II, y
 - b) una inspección durante un servicio regular, no antes de transcurridos cinco meses pero, a más tardar, siete meses después de la inspección. Esta inspección incluirá los elementos enumerados en el anexo III y un número suficiente de los elementos enumerados en los anexos I y II para garantizar de que el transbordador de carga rodada o la nave de pasaje de gran velocidad siguen cumpliendo todos los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación.

A los efectos del presente artículo, una inspección preliminar de conformidad con el artículo 3 se considerará una inspección.

2. A discreción del Estado miembro, la inspección a que hace referencia el apartado 1 puede realizarse al mismo tiempo o junto con el reconocimiento anual del Estado de abanderamiento o a una inspección en los que se hayan seguido los procedimientos y directrices pertinentes en materia de reconocimientos especificados en la Resolución IMO A.1053(27) consolidada (Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación (SARC), 2011) o procedimientos concebidos para alcanzar el mismo objetivo.
3. Los Estados miembros efectuarán también una inspección conforme al anexo II cada vez que el transbordador de carga rodada o la nave de pasaje de gran velocidad sufra reparaciones, alteraciones o modificaciones de importancia, o un cambio de gestión, o sea transferido a otra clase. No obstante, en caso de cambio de gestión o de transferencia de clase, el Estado miembro podrá dispensar al transbordador o nave de la inspección establecida en el presente apartado, tras tener en cuenta las inspecciones realizadas con anterioridad en el transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad, siempre que la seguridad para la navegación del transbordador o nave no se vea afectada por dicho cambio o transferencia.

Artículo 6

Notificación e informe de la inspección

1. Una vez finalizada cualquier inspección realizada de conformidad con la presente Directiva, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IX de la Directiva 2009/16/CE.

2. La información contenida en dicho informe se enviará a la base de datos de inspecciones contemplada en el artículo 10. Se entregará también una copia del informe de inspección al capitán.

Artículo 7

Rectificación de deficiencias, prohibición de salida y suspensión de la inspección

1. Los Estados miembros velarán por que se rectifique cualquier deficiencia confirmada o detectada por una inspección realizada de conformidad con la presente Directiva.
2. En caso de que se detecten deficiencias manifiestamente peligrosas para la seguridad o la salud, o que plantean un peligro inmediato para la vida, el transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad, su tripulación y los pasajeros, el Estado miembro se asegurará de que el transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad es objeto de una orden de prohibición de salida. Se entregará también una copia de la orden de prohibición de salida al capitán.
3. No se levantará la prohibición de salida hasta que haya desaparecido el peligro, o hasta que el Estado miembro decida que, bajo determinadas condiciones necesarias, el buque puede hacerse a la mar o continuar la navegación interrumpida sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros o tripulación ni para el transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad, ni para otros buques.
4. Si dicha deficiencia no puede rectificarse inmediatamente en el puerto en que la deficiencia fue confirmada o detectada, el Estado miembro podrá autorizar al buque a dirigirse al astillero de reparaciones adecuado más próximo al puerto en que se inmovilizó, donde pueda ser inmediatamente subsanada.
5. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad sea manifiestamente deficiente, el Estado miembro podrá suspender la inspección de dicho transbordador o nave hasta que la compañía adopte las medidas necesarias para asegurarse de que el transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad ya no resulte claramente peligroso para la salud o la seguridad ni represente un peligro inmediato para la vida de su tripulación y pasajeros o de que cumpla los requisitos pertinentes de los convenios internacionales aplicables.
6. En caso de que el Estado miembro suspenda la inspección de conformidad con el apartado 5, se impondrá automáticamente al transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad una orden de prohibición de salida. La orden de prohibición de salida podrá retirarse cuando la inspección se haya reanudado y concluido con éxito y cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas en el apartado 3 del presente artículo y en el artículo 9, apartado 2.
7. Para aliviar la congestión en un puerto, el Estado miembro podrá autorizar el traslado de un transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad sujetos a una prohibición de salida a otro lugar del mismo puerto si ello puede hacerse de forma segura. Sin embargo, el riesgo de congestión de un puerto no podrá utilizarse como argumento cuando se decida una orden de prohibición de salida o el levantamiento de una orden de prohibición de salida. Las autoridades u organismos portuarios facilitará la acogida de dichos buques.

Artículo 8

Derecho de recurso

1. La compañía tendrá derecho de recurso contra una orden de prohibición de salida impuesta por el Estado miembro. El recurso no suspenderá la orden de prohibición de salida, a no ser que se concedan medidas cautelares con arreglo al Derecho nacional. Los Estados miembros establecerán y mantendrán procedimientos adecuados de recurso con tal fin, de acuerdo con sus legislaciones nacionales.
2. Las autoridades de los Estados miembros informarán al capitán del transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad sujetos a una orden de prohibición de salida del derecho de recurso y de los procedimientos aplicables. Cuando, como resultado de un recurso o de una solicitud presentados por la compañía, se revoque o se modifique una orden de prohibición de salida, los Estados miembros velarán por que la base de datos de inspecciones contemplada en el artículo 10 sea modificada en consecuencia sin demora.

Artículo 9

Costes

1. En el caso de que las inspecciones a que se refieren los artículos 3 y 5 confirmen o revelen deficiencias que justifiquen una prohibición de salida, todos los gastos relacionados con las inspecciones correrán a cargo de la compañía.
2. No se levantará la orden de prohibición de salida hasta que los costes se hayan reembolsado en su totalidad o se haya dado una garantía suficiente.

Artículo 10

Base de datos de inspecciones

1. La Comisión desarrollará, mantendrá y actualizará una base de datos de inspecciones, que contendrá toda la información requerida para la aplicación del sistema de inspección previsto en la presente Directiva o reforzará más la base de datos de inspecciones a que se refiere el artículo 24 de la Directiva 2009/16/CE.
2. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relacionada con inspecciones llevadas a cabo de conformidad con la presente Directiva, incluidas las relativas a deficiencias y órdenes de prohibición de salida, se transfiera a la base de datos de inspecciones tan pronto como se acabe el informe de inspección o se levante la orden de prohibición de salida. Por lo que se refiere a los pormenores de la información, se aplicarán *mutatis mutandis* las disposiciones del anexo XIII de la Directiva 2009/16/CE.
3. Los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida a la base de datos de inspecciones se valide en el plazo de 72 horas a efectos de publicación.
4. La Comisión velará por que la base de datos de inspecciones permita recuperar toda la información útil sobre la aplicación de la presente Directiva sobre la base de los datos de inspección proporcionados por los Estados miembros.
5. Los Estados miembros tendrán acceso a toda la información registrada en la base de datos de inspecciones pertinente para la ejecución del sistema de inspección de la presente Directiva y de la Directiva 2009/16/CE.

Artículo 11

Sanciones

Los Estados miembros establecerán un sistema de sanciones para las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva y tomarán todas las medidas necesarias para asegurar que dichas sanciones se apliquen. Las sanciones así establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 12

Procedimiento de modificación

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 13 y modificar los anexos con el fin de tener en cuenta las novedades a nivel internacional, en particular en el marco de la OMI, y para mejorar sus especificaciones técnicas en función de la experiencia adquirida.
2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 13, y modificar la presente Directiva con el fin de excluir de su ámbito de aplicación cualquier modificación de los instrumentos internacionales contemplados en el artículo 2 solo si, sobre la base de una evaluación de la Comisión, existe un riesgo manifiesto de que la modificación internacional reduzca el nivel de seguridad marítima, de prevención de la contaminación por los buques o de protección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques establecido por la legislación marítima de la Unión, o sea incompatible con esta última.

Artículo 13

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor].
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará con los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor», de 13 de abril de 2016.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

7. Un acto delegado que excluya del ámbito de aplicación de la presente Directiva cualquier modificación de los instrumentos internacionales de conformidad con el artículo 12, apartado 3, se adoptará al menos tres meses antes de que expire el plazo internacionalmente establecido para la aceptación tácita de la modificación en cuestión o de la fecha prevista para la entrada en vigor de dicha modificación. En el período previo a la entrada en vigor de dicho acto delegado, los Estados miembros se abstendrán de toda iniciativa tendente a la incorporación de la modificación en sus Derechos nacionales o de aplicarla al instrumento internacional en cuestión.

Artículo 14

Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE

La Directiva 2009/16/CE se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 2 se añaden los puntos 25 a 28 siguientes:
 - «25) "transbordador de carga rodada", un buque de pasajeros dotado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres o ferroviarios por sus propios medios, con capacidad superior a doce pasajeros;
 - 26) "nave de pasaje de gran velocidad", una nave de gran velocidad, definida en la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS de 1974, en su versión actualizada, que transporte más de doce pasajeros;
 - 27) "servicio regular", una serie de travesías efectuadas por transbordadores de carga rodada o naves de pasaje de gran velocidad entre dos o más puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea:
 - i) con arreglo a un horario publicado, o
 - ii) con un grado de regularidad o frecuencia que lo convierten en una serie sistemática reconocible;
 - 28) "inspección preliminar", una inspección de un transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad que entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva efectuada antes de que se inicie un servicio regular para comprobar el respeto de los requisitos establecidos en el artículo 3 y en los anexos I y II de la Directiva [XXXX].»;
- 2) en el artículo 3, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:

«La presente Directiva se aplicará también a las inspecciones de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad efectuadas fuera de un puerto o de un fondeadero durante un servicio regular de conformidad con el artículo 14 *bis*.»;
- 3) se inserta el artículo 14 *bis* siguiente:

«Artículo 14 bis

Inspección de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad efectuadas en un servicio regular

1. Con anterioridad a la entrada en servicio de un transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad en un servicio regular cubierto por la presente Directiva, los Estados miembros llevarán a cabo una inspección preliminar, de conformidad con el artículo 3 de la Directiva [XXXX], para cerciorarse de que el transbordador de carga rodada o la nave de gran velocidad cumplen los requisitos

necesarios para la seguridad de la navegación en un servicio regular y comprobar que son conformes a los requisitos establecidos en el anexo I de la Directiva [XXXX].

2. Los transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad serán objeto de dos inspecciones de control del Estado rector del puerto por cada período de doce meses. Una de esas inspecciones será una inspección durante un servicio regular, que puede adoptar una de las siguientes formas, a discreción del Estado miembro:

- a) una inspección ampliada; o
- b) una inspección que incluya los elementos enumerados en el anexo III y un número suficiente de los elementos enumerados en los anexos I y II de la Directiva [XXXX] para que el Estado miembro se cerciore de que el transbordador de carga rodada o la nave de pasaje de gran velocidad siguen cumpliendo todos los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación.

3. Cuando planifiquen inspecciones de un transbordador de carga rodada o de una nave de pasaje de gran velocidad, los Estados miembros tendrán debidamente en consideración el programa de operaciones y mantenimiento del transbordador o de la nave. Un Estado miembro podrá aceptar realizar una inspección de un transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad a petición de otro Estado miembro.

4. Cuando un transbordador de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad haya sido sometido a una inspección, dicha inspección se registrará como una inspección ampliada en la base de datos de inspecciones y se tendrá en cuenta a los fines de los artículos 10, 11 y 12, así como para el cálculo del cumplimiento del compromiso de inspección de cada Estado miembro, en la medida en que se cubran todos los elementos mencionados en el anexo VII de la presente Directiva.»;

4) en el artículo 15, se suprime el apartado 3;

5) en el artículo 16, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Un Estado miembro podrá denegar el acceso a sus puertos y fondeaderos a todo buque que:

- enarbole el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista negra adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y hayan sido inmovilizados más de dos veces durante los 36 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París, o
- enarbole el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista gris adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y hayan sido inmovilizados más de dos veces durante los 24 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París.

El párrafo primero no se aplicará en los casos mencionados en el artículo 21, apartado 6.

La medida de denegación de acceso será aplicable desde el momento en que el buque abandone un puerto o fondeadero donde haya sido inmovilizado por tercera vez y en el que se haya cursado una notificación de denegación de acceso.»;

6) en el artículo 22, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Cuando la autoridad competente del Estado rector del puerto no disponga de personal con los conocimientos profesionales necesarios, el inspector de dicha autoridad competente podrá estar asistido por cualquier persona con los conocimientos profesionales necesarios.

Durante una inspección de un buque de carga rodada o nave de pasaje de gran velocidad, el inspector de la autoridad competente del Estado del puerto podrá ir acompañado por un inspector del Estado rector del puerto de otro Estado miembro o, si lo solicita la compañía, de un representante del Estado de abanderamiento del buque.».

Artículo 15

Derogación

Queda derogada la Directiva 1999/35/CE.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

Artículo 16

Revisión

La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el [siete años después de la fecha mencionada en el artículo 17, apartado 1, párrafo segundo].

Artículo 17

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el [12 meses después de la entrada en vigor] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del [12 meses después de la entrada en vigor].

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 18

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea.

Artículo 19
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente