COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 6.6.2016
COM(2016) 369 final

2016/0170 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje

{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 pasaje[1], la Comisión presenta una serie de propuestas para poner en práctica las posibilidades de simplificación estudiadas.

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 posibles duplicaciones de obligaciones e incoherencias 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 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[2] se instauró para alcanzar un elevado nivel de seguridad y eliminar las barreras al comercio; para ello se establecieron normas de seguridad armonizadas a un nivel adecuado para los buques de pasaje y las naves que efectúan servicios nacionales. La presente Directiva incorpora a escala de la UE para travesías nacionales las disposiciones del Convenio SOLAS, que establece requisitos técnicos detallados para la construcción de los buques, la estabilidad de los mismos, la protección contra incendios y los equipos de salvamento. En consecuencia, su campo de aplicación son los buques construidos en acero o material equivalente, y las naves de gran velocidad. Además, incluye requisitos específicos de acceso e información para personas con movilidad reducida o discapacidad.

La Directiva 2009/45/CE dio como resultado un elevado nivel de seguridad común a toda la UE, así como grandes beneficios desde el punto de vista del mercado interior. Por otro lado, la experiencia ha permitido comprobar que, desde la entrada en vigor de su predecesora en 1998[3], la aplicación plantea ciertas dificultades respecto a la claridad y la adecuación de algunas de sus definiciones, al ámbito de aplicación y a los procedimientos.

Por otra parte, algunos aspectos clave en materia de seguridad de los pequeños buques de menos de 24 metros de eslora no se han armonizado, lo que refleja el hecho de que estos buques son más sensibles a las condiciones operativas locales. Además, la Directiva daba ya a los Estados miembros la flexibilidad necesaria para aplicar sus normas nacionales cuando estimasen que las normas armonizadas eran impracticables o inadecuadas en el caso de los buques pequeños. En este sentido, el control de adecuación ha puesto de manifiesto que la Directiva se aplica en la actualidad únicamente a 70 de 1 950 buques pequeños, cuyos aspectos de seguridad fundamentales han sido determinados por los Estados miembros. Como consecuencia de todo ello, tales requisitos deben ser evaluados de nuevo.

---

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

2 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 Es decir, la Directiva 98/18/CE, de la que la Directiva 2009/45/CE es una refundición.

Por otra parte, el control de adecuación ha mostrado que algunos Estados miembros certifican buques de aluminio en virtud de la presente Directiva, mientras que otros no lo hacen. Esto crea una situación desigual que actúa en contra del objetivo de alcanzar un alto nivel de seguridad en beneficio de los pasajeros que efectúan travesías nacionales en los Estados miembros de la UE. Tal situación es el resultado de una interpretación diferente del ámbito de aplicación de la Directiva ligada a la definición de «material equivalente» y a la subsiguiente aplicación de las normas de seguridad contra incendios.

Se propone, por tanto, aclarar y simplificar, en consonancia con el programa REFIT de la Comisión, las normas y disposiciones de seguridad aplicables a los buques de pasaje de forma que sean más fáciles de actualizar, supervisar y ejecutar. Con el fin de aumentar la claridad y la seguridad jurídica, la propuesta elimina asimismo una serie de referencias jurídicas anticuadas, redundantes e incoherentes.

La propuesta modifica las definiciones y requisitos correspondientes de la Directiva 2009/45/CE.

Además, la propuesta establece la adaptación de la Directiva 2009/45/CE a los cambios introducidos por el Tratado de Lisboa referentes a la facultad de la Comisión de adoptar actos delegados y de ejecución.

1.2 Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La propuesta es plenamente coherente con la iniciativa de simplificación por la que se modifica la Directiva 98/41/CE del Consejo[4] y la propuesta que sustituye a la Directiva 1999/35/CE del Consejo[5]. La propuesta se ajusta plenamente a las recomendaciones del control de adecuación y al Libro Blanco de 2011 sobre el futuro de los transportes[6], que reconocía la necesidad de modernizar el actual marco legislativo de la UE sobre 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 2018[7], garantizando la calidad de los servicios regulares de transbordadores para transporte de pasajeros dentro de la UE.

---

4 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 pasajeros 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).

5 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).

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 el Comité de las Regiones titulada «Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018», COM(2009) 8 final.

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.

2.2 Subsidiariedad

La Directiva 2009/45/CE se ha concebido y configurado fundamentalmente en función de imperativos internacionales y como reacción a una serie de accidentes navales que ocasionaron la pérdida de vidas humanas. Aunque las normas comunes de seguridad de los buques que efectúan travesías internacionales están inspiradas en la reglamentación internacional de seguridad, por ejemplo en el Convenio SOLAS, no se aplican a los buques de pasaje en travesías nacionales.

La propuesta garantiza que se mantenga el mismo nivel común de seguridad establecido por la Directiva 2009/45/CE para los buques que efectúen travesías nacionales en aguas de la UE, algo que no podría lograrse mediante medidas unilaterales de los Estados miembros. Al mismo tiempo, la propuesta reitera la necesidad de que, cuando las condiciones operativas locales así lo aconsejen, existan diferencias en las normas, y recuerda las ventajas adicionales que estas comportan.

Habida cuenta del objetivo de consecución del mercado interior y la libre prestación de servicios de transporte marítimo dentro de los Estados miembros, la propuesta garantiza además que la Directiva 2009/45/CE siga facilitando la transferencia de buques entre los registros nacionales y permitiendo la competencia en pie de igualdad en travesías nacionales, sin comprometer por ello el nivel de seguridad.

2.3 Proporcionalidad

Como demuestran las estadísticas de accidentes, gracias a la legislación vigente se ha alcanzado un alto nivel de seguridad de los pasajeros. El coste de reglamentación vinculado a las normas de seguridad de la UE no resulta desproporcionado si se compara con las normas nacionales que, de lo contrario, se habrían necesitado. Las diferencias estimadas de los costes de reglamentación representan tan solo una fracción poco importante en comparación con los costes totales de construcción, explotación y mantenimiento.

Además de clarificar una serie de definiciones, uno de los objetivos de esta iniciativa de simplificación es la supresión de algunos requisitos innecesarios sin comprometer el alto nivel de seguridad. De este modo, la propuesta elimina del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/45/CE los buques de menos de 24 metros de eslora. Teniendo en cuenta que los buques pequeños se fabrican principalmente con materiales distintos del acero, a la gran mayoría de esa flota (96 %) no se le aplican actualmente las normas de seguridad armonizadas de la UE, lo que implica que la mayor parte de los buques de menos de 24 metros ya están certificados con arreglo a la legislación nacional.

Por otro lado, debido a la amplia gama de servicios para los que se fabrican estos buques (travesías de día o de noche, cruceros turísticos diarios, escalas en puertos con limitaciones o infraestructuras específicas, etc.), la variedad de diseños y soluciones técnicas es muy grande. De ahí que sea muy difícil determinar un conjunto común de normas que se adapten a la variedad de servicios a que se destinan los buques de menor tamaño.

Como el planteamiento dispositivo de la Directiva 2009/45/CE consiste en normas preceptivas concebidas fundamentalmente para los buques de acero (o aluminio), se ha procedido a una reevaluación de aquel para este tipo de buque. Por otra parte, los accidentes registrados de buques pequeños que no entran en el ámbito de aplicación de las normas de la UE no evidencian ningún problema de seguridad específico (cinco víctimas mortales en los últimos cuatro años, todos ellos accidentes laborales). Además, a diferencia de lo que ocurre con los buques más grandes, los buques pequeños suelen explotarse en el mismo Estado miembro hasta el final de su vida útil y su transferencia entre los Estados miembros es limitada.

2.4 Elección del instrumento

De conformidad con el principio de proporcionalidad, se considera que la Directiva sigue siendo la forma más adecuada de alcanzar los objetivos fijados. 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.

Se decidió que la mejor solución jurídica sería una propuesta por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE. Se descartó la opción alternativa de proponer una nueva Directiva debido al limitado número de modificaciones claramente identificables que debían efectuarse en la Directiva existente.

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 adecuación de la legislación existente

El control de adecuación ha puesto de manifiesto que los objetivos clave de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje relacionados con la seguridad de los pasajeros y el mercado interior se cumplen en general y 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 ha mostrado también 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) Excluir los buques de pasaje de menos de 24 m de eslora del ámbito de aplicación de la Directiva 2009/45/CE y estudiar la posibilidad de elaborar directrices o normas técnicas para los buques pequeños o los construidos con materiales distintos del acero o equivalentes a este, sobre la base de criterios funcionales y dentro de un marco normativo orientado a la consecución de unos objetivos.

b) Precisar el ámbito de aplicación de la Directiva, en concreto:

- Precisar que, a efectos de la Directiva 2009/45/CE, el aluminio es un material equivalente al acero, y precisar los requisitos de aislamiento contra el fuego correspondientes (p. ej., determinación de los espacios adicionales que deben aislarse).

- Precisar que los buques que prestan servicios en parques eólicos no entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/45/CE.
- Precisar que los buques tradicionales no entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/45/CE y aclarar su definición.

c) Precisar y simplificar la determinación de zonas marítimas en la Directiva 2009/45/CE, y también:

- Suprimir la referencia a «donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio»,
- Suprimir el concepto de «abrigo».

3.2 Consultas con las partes interesadas

Dado el carácter técnico de las propuestas previstas, se ha considerado que la forma de proceder más adecuada era una consulta específica. Se ha consultado a los expertos nacionales en el marco del Grupo de expertos sobre seguridad de los buques de pasaje. Se organizó un seminario en el que fueron invitados a participar los Estados miembros, operadores del sector y asociaciones de pasajeros. Las medidas previstas han sido objeto de presentación en numerosas ocasiones. Por otro lado, la hoja de ruta publicada en las páginas web de Europa[8] permitió a todas las partes interesadas presentar sus observaciones mediante 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 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 del sector insistían en que los principios clave del actual marco jurídico no cambiaran (y hacían hincapié en los costes que acarrea el aumento de la seguridad de los buques de aluminio en algunos Estados miembros), en tanto que la asociación de pasajeros ha hecho un llamamiento en favor del aumento del nivel de seguridad y puesto en guardia contra su debilitamiento. De este modo, la propuesta garantiza el mantenimiento del actual nivel de seguridad y, en la medida de lo posible, dentro del marco de simplificación, su incremento (al precisar, p. ej., que los buques de aluminio deben construirse de conformidad con las normas de seguridad de la Directiva).

3.3 Obtención y uso de asesoramiento especializado

Este análisis se basa principalmente en los datos recopilados durante el proceso de control de adecuación, 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 2015[9].

[8] http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm.
[9] SWD(2015)197.

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 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 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 potencial de simplificación de la propuesta es más bien de carácter cualitativo (claridad y seguridad jurídica, simplicidad) y se deriva de una mayor precisión del ámbito de aplicación de la Directiva y de la determinación simplificada de las zonas marítimas.

Debe fijarse un plazo para que los buques de más de 24 m de eslora construidos con materiales equivalentes con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Directiva, se ajusten a los requisitos técnicos establecidos en la Directiva. Con un período de transición suficiente, los ajustes deberían realizarse de la forma menos abrupta posible. En relación con las zonas marítimas, la propuesta eliminaría en primer lugar criterios redundantes u obsoletos e influiría lo menos posible en la determinación de tales zonas en beneficio de los Estados miembros.

La propuesta aumenta también la seguridad jurídica porque elimina una serie de referencias redundantes, incorrectas o incoherentes.

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 aplicación 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 y del 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

Definiciones y ámbito de aplicación

Las modificaciones del artículo 2 eliminan una serie de nociones redundantes, incoherentes o incorrectas, en particular por lo que se refiere al Código de estabilidad sin avería (se añade referencia), al Código de naves de gran velocidad (se corrige referencia), a la determinación de la altura de la proa (se suprime la parte redundante), a la zona portuaria (acorde ahora con la definición de zona marítima), al concepto de abrigo (que se suprime en aras de la simplificación de las zonas marítimas), al Estado rector del puerto (que sustituye al Estado de acogida de conformidad con la revisión de la Directiva 1999/35/CE), y a la organización reconocida (se actualiza la referencia).

El artículo 2 se modifica también al objeto de establecer nuevas definiciones: buques tradicionales (tomada del artículo 3 y actualizada para adaptarla a la definición de buques tradicionales de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[10]), barco de vela (nueva definición), yates y embarcaciones de recreo (tomada del artículo 3 y adaptada al Convenio SOLAS), embarcación auxiliar (nueva definición), y materiales equivalentes (tomada del anexo 1 y modificada para precisar que los buques construidos con tales materiales deberán estar certificados con arreglo a la presente Directiva).

El artículo se modifica 3 para excluir del ámbito de aplicación de la Directiva los buques de menos de 24 metros, para eliminar una referencia errónea («de pasaje») en el encabezamiento de las letras a) y b), y para aclarar que la Directiva no se aplica a los barcos de vela, a las embarcaciones auxiliares y a las naves mencionadas en el código PBIB (incluidos los buques de abastecimiento mar adentro).

[10] Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

Clases de buques de pasaje y aplicación

El artículo 4 se modifica para simplificar la determinación de las zonas marítimas C y D (se eliminan las referencias a los criterios como «donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio» y «distancia hasta un abrigo»), y para precisar que los Estados miembros deben establecer la zona marítima de forma que el límite interior de la zona marítima D quede claramente delimitado.

El artículo 5 se modifica para actualizar la referencia al Estado de acogida (sustituido por el Estado rector del puerto), así como a la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[11] y a la Directiva 2014/90/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[12].

Requisitos de seguridad

El artículo 6 se modifica con el fin de actualizar la referencia a la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[13], para eliminar la repetitiva letra c), para actualizar la referencia al Estado de acogida (sustituido por el Estado rector del puerto), para precisar que el requisito de conversión se aplica a todos los buques (al convertirlos en buques de pasaje) y no solo a los de pasaje existentes (se transfiere la letra e) a un nuevo apartado 5), para eliminar la parte redundante del Código DSC en la cuarta frase del apartado 4, letra a), para eliminar la obsoleta letra f), y para introducir una nueva fecha de aplicación para los buques construidos con materiales equivalentes antes de la entrada en vigor de la presente Directiva.

Los artículos 7 y 8 se modifican para eliminar las partes que han quedado obsoletas.

Prescripciones de seguridad suplementarias, equivalencias, exenciones y medidas de salvaguardia

El artículo 9 se modifica al objeto de eliminar la referencia incorrecta al anexo 1 en su apartado 2 y para facilitar, por medio de una base de datos establecida a tal fin, la notificación de las medidas contempladas en el presente artículo.

Comité y procedimiento de modificación

Los artículos 10 y 11 se han adaptado a lo dispuesto en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a los poderes de la Comisión de adoptar actos delegados y de ejecución. El artículo 10 *bis* se ha añadido por la misma razón (ejercicio del poder de delegación).

Certificados

El artículo 13 se modifica para precisar que solo los buques que cumplen los requisitos de la presente Directiva pueden obtener un Certificado de seguridad de buques de pasaje, y que este certificado ha de incluir todas las medidas contempladas en el artículo 9, no solo las exenciones.

---

[11] 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).

[12] Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo (DO L 257 de 28.8.2014, p. 146).

[13] Directiva 2009/15/CE 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 y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO L 131 de 28.5.2009, p. 47).

Dimensión internacional

El artículo 14 se modifica con el fin de adaptarlo al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo relativo a la representación exterior.

Disposiciones relativas a la evaluación

Se añade un artículo 16 *bis* para especificar lo relativo a las disposiciones de evaluación.

2016/0170 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje

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 Europeo[14],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[15],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Para mantener el alto nivel de seguridad que proporcionan las normas comunes de seguridad recogidas en la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[16], y para proteger las condiciones de igualdad para todos, es preciso mejorar la aplicación de esta Directiva. La Directiva 2009/45/CE debe aplicarse únicamente a los buques y embarcaciones de pasaje para los que se han concebido las normas de seguridad; es decir, que deben excluirse de su ámbito de aplicación tipos de nave específicos, como las embarcaciones auxiliares, los barcos de vela o los buques que transporten personal especializado en actividades específicas o en instalaciones mar adentro.

(2) El programa de adecuación de la normativa (REFIT)[17] ha puesto de manifiesto que no todos los Estados miembros certifican con arreglo a la Directiva 2009/45/CE los buques de aluminio. Esto crea una situación desigual que actúa en contra del objetivo de alcanzar un alto nivel de seguridad en beneficio de los pasajeros que efectúan travesías nacionales en los Estados miembros de la Unión. A fin de evitar el peligro de una aplicación no uniforme debido a la interpretación del ámbito de aplicación de la Directiva en función de si se considera material equivalente el aluminio, y la subsiguiente aplicación de las normas de seguridad contra incendios, es necesario precisar la noción de material equivalente.

(3) Con el fin de aumentar de la claridad jurídica y la coherencia, es preciso que una serie de definiciones y referencias se actualicen y hagan concordar con normas conexas

---

14 DO C , , p. .

15 DO C , , p. .

16 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).

17 COM(2015) 508.

internacionales o de la Unión. Pero para ello es preciso que no se modifique el ámbito de aplicación ni el nivel de seguridad de la Directiva 2009/45/CE. En particular, la definición de buque tradicional debe hacerse concordar mejor con la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[18], aunque manteniendo los criterios actuales de año de construcción y tipo de material. La definición de yates y embarcaciones de recreo debe armonizarse mejor con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (Convenio SOLAS).

(4) Teniendo en cuenta el principio de proporcionalidad, los requisitos vigentes en virtud del Convenio SOLAS han resultado difíciles de adaptar a los pequeños buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora. Por otro lado, los buques pequeños se fabrican principalmente con materiales distintos del acero, por lo que solo un número muy limitado de ellos han sido certificados de conformidad con la Directiva 2009/45/CE. A no ser que existan problemas específicos de seguridad o la Directiva establezca normas adecuadas, los buques por debajo de 24 metros de eslora deben, por lo tanto, quedar excluidos de su ámbito de aplicación y someterse a normas de seguridad específicas determinadas por los Estados miembros, que están mejor situados para evaluar las limitaciones locales de navegación con tales buques por lo que se refiere a la distancia a la costa o el puerto y a las condiciones meteorológicas.

(5) Para una mayor simplificación de la determinación de las zonas marítimas contempladas en la Directiva 2009/45/CE, y para reducir al mínimo los trastornos a los Estados miembros, deben suprimirse los criterios redundantes o inadecuados. Aunque manteniendo el mismo nivel de seguridad, es preciso simplificar la determinación de las zonas marítimas en las que pueden operar los buques de la clase C y D suprimiendo el criterio de «donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio» y eliminando la «distancia hasta un abrigo». La idoneidad de un determinado litoral costero para constituir un abrigo es un parámetro dinámico que los Estados miembros deben evaluar caso por caso así como, si fuera necesario, las eventuales restricciones operativas de un determinado buque en relación con la distancia a un lugar de abrigo, que deben hacerse constar en el Certificado de seguridad de buques de pasaje.

(6) Para eliminar las consecuencias negativas no deseadas que provocan las disposiciones vigentes, a saber, que los buques de mercancías no puedan convertirse y ser considerados nuevos buques de pasaje, es conveniente precisar que los requisitos de conversión se aplican a cualquier buque, no solo a buques de pasaje existentes.

(7) Para aumentar la transparencia y facilitar la notificación de exenciones y equivalencias y medidas adicionales de seguridad por parte de los Estados miembros, la Comisión debe crear y mantener una base de datos a tal fin. En ella deben incluirse las medidas notificadas en su forma propuesta y en su forma adoptada.

(8) Habida cuenta de los cambios introducidos por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europa, debe actualizarse lo relativo a las facultades conferidas a la Comisión para la aplicación de la Directiva 2009/45/CE. Los actos de ejecución deben adoptarse

[18] Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo[19].

(9) A fin de tener en cuenta las novedades que se van produciendo a nivel internacional, así como la experiencia, y para aumentar la transparencia, 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, a la actualización de los requisitos técnicos y al establecimiento de las condiciones de uso de la base de datos mantenida por la Comisión para albergar las notificaciones de los Estados miembros de exenciones y solicitudes de excepción de conformidad con la presente Directiva. 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 sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que traten de la preparación de los actos delegados.

(10) Con el fin de establecer una igualdad de condiciones para los buques de pasaje que efectúan travesías desde o hacia puertos de la Unión, con independencia del carácter de las travesías que realicen, las actividades que realice la Unión con miras a acelerar los trabajos en curso en el marco de la OMI con el fin de revisar las disposiciones del Convenio SOLAS deben conformarse al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

(11) 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 Directiva 2009/45/CE a más tardar el [siete años después de la fecha a que se refiere el artículo 2, 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.

(12) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2009/45/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1
Modificaciones de la Directiva 2009/45/CE

La Directiva 2009/45/CE queda modificada como sigue:

1) El artículo 2 queda modificado como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) "convenios internacionales": los convenios siguientes y sus modificaciones, es decir, en sus versiones actualizadas:

[19] Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

i) el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (Convenio SOLAS de 1974); y

ii) el Convenio internacional sobre líneas de carga, de 1966, y sus protocolos;»;

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) "código de estabilidad sin avería": el «Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI» contenido en la Resolución A.749(18), de 4 de noviembre de 1993, o el «Código Internacional de estabilidad sin avería, 2008», contenido en la Resolución MSC.267(85) de la OMI, de 4 de diciembre de 2008, en sus versiones actualizadas;»;

c) la letra g), inciso ii) se sustituye por el texto siguiente:

«ii) su velocidad máxima, tal como se define en la regla 1.4.30 del Código de naves de gran velocidad, 1994, y la regla 1.4.38 del Código de naves de gran velocidad, 2000, no sobrepase los 20 nudos;».

d) la letra m) se sustituye por el texto siguiente:

«m) "altura de proa": la definida en la regla 39 del Convenio internacional sobre líneas de carga, de 1966;»;

e) la letra r) se sustituye por el texto siguiente:

«r) "zona portuaria": una zona que no es zona marítima, incluida en una lista como se indica en el artículo 4, apartado 2, según la definen los Estados miembros, que se extiende hasta la construcción permanente más alejada de tierra que forma parte del sistema del puerto o hasta los límites definidos por accidentes geográficos naturales que protejan un estuario o un área protegida del mismo tipo;»;

f) se suprime la letra s);

g) la letra u) se sustituye por el texto siguiente:

«u) "Estado rector del puerto": el Estado miembro en cuyo territorio se encuentran los puertos entre los cuales efectúa una travesía nacional un buque o nave que enarbola el pabellón de otro Estado miembro;»;

h) la letra v) se sustituye por el texto siguiente:

«v) "organización reconocida" : una organización reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo*;

---

* 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. 11).»;

i) la letra y) se sustituye por el texto siguiente:

«y) "personas con movilidad reducida": cualquier persona que tenga dificultades particulares para utilizar los transportes públicos, incluidas las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, las

personas que sufren minusvalías sensoriales y las personas en silla de ruedas, las mujeres embarazadas y las personas que acompañen a niños de corta edad;»

j) se añaden las letras siguientes:

«z) "barco de vela": un buque impulsado fundamentalmente por velas, aun cuando estén equipado con propulsión mecánica para fines auxiliares y de emergencia;

z *bis*) "material equivalente": aleaciones de aluminio o de cualquier otro material incombustible, que mantiene unas propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero después de la exposición pertinente al ensayo estándar de exposición al fuego gracias al aislamiento previsto;

z *ter*) "ensayo estándar de exposición al fuego": es aquel en que unas muestras de los mamparos o cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo-temperatura, de conformidad con el método de prueba especificado en el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, recogido en la Resolución MSC.307(88) de la OMI, de 3 de diciembre de 2010, en su versión actualizada;

z *quater*) "buques tradicionales": toda clase de buques de pasaje históricos proyectados antes de 1965 y sus réplicas, construidos predominantemente con los materiales originales, incluidos los diseñados para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica, que sirven como monumentos culturales vivos, maniobrados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica;

z *quinquies*) "yates y embarcaciones de recreo": naves que no transportan ninguna carga ni más de 12 pasajeros y que no están al servicio de una actividad económica, con independencia de su medio de propulsión;

z *sexies*) "embarcaciones auxiliares": son las transportadas en un buque para transferir más de doce pasajeros desde un buque de pasaje detenido a tierra y viceversa;

z *septies*) "reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia": alguna de las acciones siguientes:

– cualquier cambio que altere considerablemente las dimensiones del buque, por ejemplo, su prolongación mediante la adición de un cuerpo intermedio,

– cualquier cambio que altere considerablemente la capacidad de carga de pasajeros de un buque, por ejemplo, la conversión de la cubierta para vehículos en alojamiento para pasajeros.,

– cualquier cambio que incremente considerablemente la vida de servicio del buque, por ejemplo, la renovación del alojamiento de pasajeros en toda una cubierta,

– cualquier conversión de cualquier tipo de buque en buque de pasaje.».

2) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los siguientes buques y naves de pasaje, con independencia de su pabellón, cuando realicen travesías nacionales:

a) los buques de pasaje nuevos o existentes de eslora igual o superior a 24 metros;

b) las naves de pasaje de gran velocidad.

Todo Estado miembro, en su calidad de Estado rector del puerto, garantizará que los buques de pasaje y naves de pasaje de gran velocidad que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea miembro cumplen plenamente con lo dispuesto en la presente Directiva antes de permitirles realizar travesías nacionales por sus aguas territoriales.

2. La presente Directiva no se aplicará a

a) los buques siguientes:

i) buques de guerra o de transporte de tropas;

ii) barcos de vela y buques carentes de propulsión mecánica;

iii) naves construidas con materiales distintos del acero o equivalentes y no contempladas en las normas relativas a las naves de gran velocidad [Resoluciones MSC.36(63) o MSC.97(73)] o naves de sustentación dinámica [Resolución A.373 (X)];

iv) buques de madera y construcción primitiva;

v) buques tradicionales;

vi) yates de recreo;

vii) buques utilizados exclusivamente en zona portuaria;

viii) naves a que se hace referencia en la regla 1.2.3 del capítulo I del Código de seguridad para buques con fines especiales, la Resolución MSC.266(84) de la OMI, de 13 de mayo de 2008, en su versión actualizada; o

ix) embarcaciones auxiliares;

b) las naves de gran velocidad siguientes:

i) naves de guerra o de transporte de tropas;

ii) naves de recreo;

iii) naves utilizadas exclusivamente en zona portuaria; o

iv) naves a que se hace referencia en la regla 1.2.3 del capítulo I del Código de seguridad para buques con fines especiales, la Resolución MSC.266(84) de la OMI, de 13 de mayo de 2008, en su versión actualizada.».

3) El artículo 4 queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los buques de pasaje se dividirán en las clases siguientes, según las zonas en que operen:

"Clase A"	buques de pasaje que realizan travesías nacionales distintos de los definidos para las clases B, C y D.
"Clase B"	buques de pasaje que realizan travesías nacionales en las que no se alejan en ningún momento más de 20 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea.
"Clase C"	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros es inferior al 10 % en un período de un año —si el buque va a utilizarse todo el año— o en un período determinado de inferior duración —si el buque va a utilizarse exclusivamente durante dicho período (por ejemplo, en verano)—, y que no se alejan en ningún momento más de 5 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea.
"Clase D"	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas marítimas donde la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros es inferior al 10 % en un período de un año —si el buque va a utilizarse todo el año— o en un período determinado de inferior duración —si el buque va a utilizarse exclusivamente durante dicho período (por ejemplo, en verano)—, y que no se alejan en ningún momento más de 3 millas de la línea de la costa, contadas a la altura media de la marea.

»;

b) en el apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) establecerá y actualizará, cuando sea necesario, una lista de zonas marítimas bajo su jurisdicción, delimitando el límite interior de la zona marítima donde pueden operar los buques de la Clase D, las zonas de utilización durante todo el año o, según proceda, durante períodos regulares de inferior duración según las clases de buques, aplicando los criterios de clasificación enunciados en el apartado 1;»;

4) El artículo 5 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 2, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

Todo Estado miembro, en su calidad de Estado rector del puerto, reconocerá el certificado de seguridad y el permiso de utilización para naves de pasaje de gran velocidad expedidos por otro Estado miembro a naves de pasaje de gran velocidad que realicen travesías nacionales, y el certificado de seguridad de buques de pasaje a que se refiere el artículo 13 expedido por otro Estado miembro a buques de pasaje que realicen travesías nacionales.»;

b) los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. El Estado rector del puerto podrá inspeccionar los buques de pasaje o naves de pasaje de gran velocidad que realicen travesías nacionales y comprobar su documentación, con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*.

4. Se considerará que el equipo marino que cumpla los requisitos de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo** está conforme con lo dispuesto en la presente Directiva.

_____

* 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).

** Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo (DO L 257 de 28.8.2014, p. 146).»;

5) El artículo 6 queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 queda modificado como sigue:

i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) el casco, la maquinaria principal y auxiliar y las instalaciones eléctricas y automáticas se construirán y mantendrán de manera conforme a las normas especificadas para la clasificación en las reglas de una organización reconocida u otras normas equivalentes utilizadas por una Administración de conformidad con el apartado 2 del artículo 11 de la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo*.

_____

* Directiva 2009/15/CE 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 y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO L 131 de 28.5.2009, p. 47).»;

ii) se suprime la letra c);

b) en el apartado 2, letra b), se suprime el inciso ii);

c) el apartado 3 queda modificado como sigue:

i) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:

«c) los buques de pasaje existentes de clases C y D cumplirán las prescripciones que les correspondan de las establecidas en la presente Directiva, así como, en los aspectos no tratados en ellas, las reglas de la Administración del Estado de abanderamiento; estas últimas brindarán un nivel de seguridad equivalente al de los capítulos II-1 y II-2 del anexo I, teniendo en cuenta las condiciones operacionales locales específicas a las zonas marítimas en que operarán las mencionadas clases de buques;

para que los buques de pasaje existentes de clases C y D puedan realizar travesías nacionales regulares en un Estado rector del

puerto, la Administración del Estado de abanderamiento tendrá que obtener primero el acuerdo del Estado rector del puerto sobre dichas normas;

d) en caso de que un Estado miembro considere que las reglas exigidas por el Estado rector del puerto en virtud de la letra c) del presente apartado resultan poco razonables, informará inmediatamente de este extremo a la Comisión. La Comisión decidirá, mediante un acto de ejecución, si las normas de la Administración del Estado rector del puerto son razonables. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.»;

ii) se suprimen las letras e) y f).

d) el apartado 4 queda modificado como sigue:

i) en la letra a), el tercer guión se sustituye por el texto siguiente:

«— cumplan íntegramente las prescripciones del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (Código NSD) contenido en la Resolución A.373(10) de la OMI, en su versión actualizada;»;

ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) la construcción y mantenimiento de naves de pasaje de gran velocidad y su equipo cumplirán las normas para la clasificación de las naves de gran velocidad de una organización reconocida o normas equivalentes utilizadas por una administración con arreglo al apartado 2 del artículo 11 de la Directiva 2009/15/CE.»;

e) se añaden los apartados 5 y 6 siguientes:

«5. Por lo que se refiere tanto a buques nuevos como existentes, las reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia y los correspondientes equipamientos satisfarán las prescripciones aplicables a los buques nuevos, según lo establecido en la letra a) del apartado 2; cuando en un buque se hagan alteraciones destinadas exclusivamente a mejorar la flotabilidad estas no se considerarán modificaciones de importancia.

6. Los buques construidos en un material equivalente antes de la entrada en vigor de la presente Directiva deberán cumplir lo dispuesto en ella antes de [5 años después de la fecha mencionada en el artículo 2, apartado 1, párrafo segundo].»;

6) en el artículo 7, se suprime el apartado 2;

7) El artículo 8 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 3, se suprime el párrafo segundo;

b) se suprime el apartado 4;

8) El artículo 9 queda modificado como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 4, un Estado miembro podrá adoptar disposiciones equivalentes a determinados requisitos específicos de la presente Directiva, a condición de que sean al menos tan eficaces como tales requisitos.»;

b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los Estados miembros que recurran a las disposiciones de los apartados 1, 2 o 3 seguirán el procedimiento establecido en los párrafos segundo a quinto del presente apartado.

El Estado miembro deberá notificar a la Comisión las medidas que se propone adoptar, informando de sus pormenores con detalle suficiente para que se pueda confirmar que se mantiene debidamente el nivel de seguridad.

Si en un plazo de seis meses tras la notificación la Comisión decide, con arreglo a un acto de ejecución, que las medidas propuestas no están justificadas, se podrá pedir al Estado miembro que las modifique o se abstenga de adoptarlas. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.

Las medidas adoptadas se especificarán en la legislación nacional correspondiente y se comunicarán a la Comisión y a los demás Estados miembros.

Las medidas mencionadas en los párrafos segundo y cuarto deben notificarse por medio de una base de datos establecida y mantenida por la Comisión a tal fin. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *bis* en lo referente a las condiciones de acceso a dicha base de datos.»;

c) en el apartado 5, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) a través de un acto de ejecución, la Comisión decidirá si la decisión del Estado miembro de suspender la explotación de ese buque o nave o de imponer medidas adicionales está justificada debido a la existencia de grave peligro para la seguridad de la vida, los bienes o el medio ambiente y, en caso de que la suspensión no esté justificada, se pedirá al Estado miembro interesado que retire la suspensión o las medidas. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.»;

9) El artículo 10 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 1, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) las referencias específicas a los «convenios internacionales» y las resoluciones de la OMI que se mencionan en las letras g), m) y q) del artículo 2, la letra a) del apartado 2 del artículo 3, la letra b) del apartado 1 del artículo 6 y la letra b) del apartado 2 del artículo 6.»;

b) los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *bis* en lo referente a la adopción de las modificaciones a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *bis*, 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.»;

10) se inserta el artículo 10 *bis* siguiente:

«Artículo 10 bis
Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 9, apartado 4 y en el artículo 10, apartados 3 y 4, 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 9, apartado 4 y en el artículo 10, apartados 3 y 4, 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 9, apartado 4 y en el artículo 10, apartados 3 y 4, 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 9, apartado 4 y del artículo 10, apartados 3 y 4, 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 10, apartado 4, 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.»;

11) El artículo 11 queda modificado como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo*.

_____

* Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;

b) se suprime el apartado 3;

12) El artículo 12 queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Todo buque de pasaje será sometido a los reconocimientos indicados en las letras a) a c), por parte de la Administración del Estado de abanderamiento:

a) un reconocimiento antes de que el buque entre en servicio,

b) un reconocimiento periódico, realizado cada doce meses; y

c) reconocimientos adicionales, según convenga.»;

b) se suprime el apartado 2;

13) El artículo 13 queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Todos los buques de pasaje nuevos y existentes que cumplan los requisitos de la presente Directiva irán provistos de un certificado de seguridad de buques de pasaje de conformidad con la presente Directiva. El certificado se ajustará al formato recogido en el anexo II. Lo expedirá la Administración del Estado de abanderamiento tras un reconocimiento inicial con arreglo a lo dispuesto en la letra a) del apartado 1 del artículo 12.»;

b) en el apartado 3, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

Antes de expedir el permiso de utilización a las naves de pasaje de gran velocidad que realicen travesías nacionales en un Estado rector del puerto, la Administración del Estado de abanderamiento se pondrá de acuerdo con este último sobre todas las condiciones operacionales relacionadas con la explotación de la nave en dicho Estado. La Administración del Estado de abanderamiento hará constar todas esas condiciones en el permiso de explotación.»;

c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Las medidas adicionales de seguridad, las equivalencias y las exenciones concedidas a un buque o nave de conformidad con lo dispuesto en el artículo 9, apartados 1, 2 y 3, se harán constar en el certificado de la nave.»;

14) El artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 14

Reglas del Convenio SOLAS de 1974

1. Con respecto a los buques de pasaje que realicen travesías internacionales, la Unión presentará las solicitudes a la OMI para que acelere los trabajos que se desarrollan en el marco de la Organización para la revisión de las reglas del Convenio SOLAS de 1974, en su versión actualizada, que contienen aspectos dejados a la discreción de la Administración, con el fin de establecer interpretaciones armonizadas de dichas reglas y aprobar las correspondientes enmiendas a las mismas.

2. Las propuestas contempladas en el apartado 1 serán presentada a la OMI sobre la base de las reglas armonizadas establecidas en el Anexo I.»;

15) se inserta el artículo 16 *bis* siguiente:

«Artículo 16 bis

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 2, apartado 1, párrafo segundo].»;

16) El anexo I se modifica como sigue:

a) en el punto 13.1, de la parte A del capítulo II-2, la sexta frase se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando un buque realice travesías nacionales en otro Estado miembro, se acompañará una traducción al idioma oficial de ese Estado rector del puerto si este idioma no es el inglés ni el francés.»;

b) en el primer párrafo de la nota 1 del cuadro del epígrafe 2 del capítulo III, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Las embarcaciones de supervivencia pueden ser botes salvavidas o balsas salvavidas, o una combinación de ambas, de conformidad con las disposiciones de la regla III/2.2. Cuando esté justificado porque los viajes se efectúen en aguas abrigadas o por un área de operación con condiciones climáticas favorables, teniendo en cuenta las recomendaciones de la circular MSC/Circ.1046 de la OMI, la Administración del Estado de abanderamiento podrá aceptar, siempre que no se oponga el Estado rector del puerto:».

Artículo 2

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 3
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 4
Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*