



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 2 de junio de 2023
(OR. en)

10126/23

**Expediente interinstitucional:
2023/0165(COD)**

**TRANS 221
MAR 80
OMI 47
CODEC 1016
IA 132
ILO 6**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	1 de junio de 2023
A:	D. ^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2023) 271 final
Asunto:	Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2023) 271 final.

Adj.: COM(2023) 271 final



Bruselas, 1.6.2023
COM(2023) 271 final

2023/0165 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final} - {SWD(2023) 149 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta se refiere a una modificación de la 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 puerto¹.

La Directiva 2009/16/CE (en lo sucesivo, «la Directiva») regula las inspecciones de control del Estado rector del puerto a escala de la UE. El control del Estado rector del puerto es un sistema de inspección de buques extranjeros en puertos de Estados distintos del Estado de abanderamiento por funcionarios de control del Estado rector del puerto con la finalidad de verificar que la competencia del capitán, los oficiales y la tripulación de a bordo, el estado del buque y su equipo cumplen los requisitos de los convenios internacionales y, en la Unión Europea, el Derecho de la Unión aplicable. Como tal, es importante para garantizar la seguridad marítima y proteger el medio marino.

Debido a la historia y a la naturaleza internacional del transporte marítimo, se ha desarrollado una estructura reguladora específica. A escala mundial, el marco jurídico internacional se adoptó bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI)² y otro organismo de las Naciones Unidas, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), promulga las normas relativas a las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques.

La responsabilidad primaria de supervisar la conformidad de los buques con las normas de la OMI y la OIT recae en el Estado en el que está matriculado el buque y cuya nacionalidad posee, el Estado de abanderamiento. No obstante, las normas del Estado de abanderamiento solo se aplican a los buques que enarbolan ese pabellón. Sigue habiendo Estados de abanderamiento que están dispuestos a permitir que operen bajo sus respectivos pabellones buques que no cumplen las normas, o que no puedan hacer cumplir adecuadamente las normas internacionales. Por lo tanto, muchos de los convenios técnicos más importantes de la OMI contienen disposiciones relativas a la inspección de buques cuando hagan escala en puertos extranjeros a fin de garantizar que cumplen los requisitos internacionales.

Para mejorar la eficacia, los Estados rectores de puertos que llevan a cabo inspecciones de control de los buques comenzaron a coordinar sistemáticamente su trabajo a nivel regional. El Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto³ (en lo sucesivo, «el MA de París»), elaborado en 1982, es la primera de las nueve estructuras intergubernamentales aplicables a todo el mundo. Los veinticuatro Estados miembros del Espacio Económico Europeo (EEE) que tienen puertos marítimos, así como Canadá, la Federación de Rusia⁴ y el Reino Unido, son signatarios del MA de París. La Unión Europea no lo es.

¹ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

² Las normas internacionales incluyen, entre otras, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74), el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Marpol 73/78), las Normas de Formación, Titulación y Guardia (STCW), el Convenio Internacional sobre Líneas de Carga, de 1966, y el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes, de 1972 (Colreg 72).

³ www.parismou.org

⁴ A raíz de la invasión de Ucrania, la adhesión de la Federación de Rusia al MA de París se suspendió en mayo de 2022.

La Directiva incorpora los procedimientos y las herramientas del MA de París, como se acordó en 2009. El MA de París y la Directiva se basan en los conceptos de carga compartida e inspecciones específicas y armonizadas. La Comisión, con la ayuda de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), proporciona a todo el EEE y a todos los Estados signatarios del MA de París el apoyo técnico necesario para decidir los buques que inspeccionan, y para informar y compartir los resultados de las inspecciones a través de la base de datos Thetis (a cargo de la AESM), además de impartir formación sobre cómo llevar a cabo las inspecciones. Los Estados miembros del EEE también reciben información sobre los buques que tienen previsto hacer escala en sus puertos a través del sistema de intercambio de información marítima de la Unión (SafeSeaNet)⁵ para permitirles planificar sus inspecciones.

Los principales objetivos de la Directiva son los siguientes:

- i) mejorar continuamente la seguridad y la protección marítimas,
- ii) mejorar continuamente la prevención de la contaminación y el impacto ambiental,
- iii) mejorar continuamente las condiciones de vida y de trabajo a bordo,
- iv) prevenir las distorsiones de la competencia.

A tal fin, los elementos clave del régimen de la UE de control de los buques por el Estado rector del puerto son los siguientes:

- i) adopción de un enfoque armonizado de las inspecciones y las inmovilizaciones,
- ii) compromiso de inspección anual asumido por cada Estado miembro,
- iii) selección de buques para su inspección sobre la base de un perfil de riesgo del buque, y
- iv) mantenimiento de registros e intercambio de información (base de datos de inspecciones).

Desde su entrada en vigor, la Directiva se ha modificado para hacer cumplir el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM, 2006)⁶. Además, en la Unión se aplican normas específicas concretas a los ferries en servicio regular⁷, los requisitos relativos a seguros⁸, el control de los residuos generados por buques y residuos de carga⁹, el reciclado de buques seguro y respetuoso con el medio ambiente¹⁰,

⁵ Sistema alojado y desarrollado por la AESM que permite a los Estados miembros proporcionar y recibir información sobre buques y cargas peligrosas. Incluye, entre otras cosas, la identificación, la posición y el estado del buque; las horas de llegada y partida; informes de incidentes y datos sobre cargas peligrosas.

⁶ Directiva 2013/38/UE, de 12 de agosto de 2013, por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 218 de 14.8.2013, p. 1).

⁷ Directiva (UE) 2017/2110, de 15 de noviembre de 2017, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo (DO L 315 de 30.11.2017).

⁸ Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo (DO L 131 de 28.5.2009, p. 128).

⁹ Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques, por la que se modifica la Directiva 2010/65/UE y se deroga la Directiva 2000/59/CE (DO L 151 de 7.6.2019, p. 11).

¹⁰ Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE (DO L 330 de 10.12.2013, p. 1).

y el seguimiento, la notificación y la verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero¹¹, y durante las inspecciones de control de los buques por el Estado rector del puerto se vigila el cumplimiento de esas normas. En el caso de otros actos jurídicos de la Unión, como el control del contenido de azufre de los combustibles¹² para uso marítimo, durante el control de los buques también se verifica su cumplimiento en la gran mayoría de los Estados miembros. El control por el Estado rector del puerto en la Unión se basa en gran medida en las normas y los procedimientos del MA de París, pero estas disposiciones de la Unión no se aplican a los signatarios del MA de París no pertenecientes al EEE.

La Directiva fue objeto de una evaluación *ex post* y de un control de adecuación del transporte marítimo (junto con otros actos legislativos de la Unión sobre seguridad marítima) en 2018. Desde la fecha de aplicación de la Directiva, también ha sido objeto de un seguimiento continuo por la Comisión, que ha detectado los siguientes aspectos problemáticos:

- 1) los requisitos actuales de la Unión no se ajustan a las nuevas normas internacionales obligatorias ni a los nuevos procedimientos acordados a nivel regional (OMI y MA de París);
- 2) los requisitos actuales de la Unión no se aplican a los buques pesqueros: el cumplimiento de ciertos convenios internacionales aplicables a los buques pesqueros de eslora superior a 24 metros, que podría ser objeto de control por el Estado rector del puerto, no se inspecciona, o al menos no de manera coordinada;
- 3) las inspecciones de control por el Estado rector del puerto no se distribuyen de manera uniforme en los puertos de la Unión;
- 4) el diseño actual del perfil de riesgo del buque y el mecanismo de selección utilizado para los buques que se van a inspeccionar no están actualizados;
- 5) el sistema depende demasiado de un complicado sistema de certificados en papel;
- 6) los procedimientos son inadecuados e inflexibles y los recursos para el control no son adecuados (capacidades, formación).

Los problemas se han detectado en toda la Unión y tienen las mismas causas subyacentes. Si la Unión no actúa, los Estados miembros corren el riesgo de trabajar de manera descoordinada y no armonizada. La mejora de la Directiva para abordar los problemas detectados reviste un claro valor para la Unión.

En vista de ello, la Comisión ha elaborado una propuesta de modificación de la Directiva 2009/16/CE. Los objetivos específicos de la propuesta son los siguientes:

- actualizar y adaptar la legislación de la Unión a las normas y los procedimientos internacionales establecidos por la OMI, la OIT o el MA de París;
- proteger los buques pesqueros, su tripulación y el medio ambiente. Los buques pesqueros más grandes, de eslora superior a 24 metros, no están incluidos en el ámbito del control por el Estado rector del puerto. Un sistema voluntario de control para este tipo de buques aumentaría

¹¹ Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de dióxido de carbono generadas por el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).

¹² Directiva (UE) 2016/802 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos (versión codificada) (DO L 132 de 21.5.2016, p. 58).

el nivel de cumplimiento de las normas internacionales de seguridad y protección del medio ambiente aplicables a estos buques;

- garantizar una mayor adopción de soluciones digitales. En particular, fomenta la adopción y el uso de certificados preceptivos electrónicos, vinculando su uso al perfil de riesgo del buque que se utiliza para seleccionar los buques que deben inspeccionarse;
- garantizar un enfoque eficaz y armonizado para llevar a cabo las inspecciones de control de los buques por el Estado rector del puerto. Esto incluye una mejor selección de los buques para su inspección mediante la reestructuración de aspectos obsoletos del perfil de riesgo del buque y la adición de nuevos componentes a dicho perfil.

En aras de la claridad y la coherencia, la presente propuesta también actualiza varias definiciones y referencias a la legislación pertinente de la Unión y a la reglamentación de la OMI.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La propuesta es plenamente coherente con la Directiva 2009/18/CE¹³ sobre investigación de accidentes marítimos y la Directiva 2009/21/CE¹⁴ sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento. Estas tres Directivas de seguridad marítima de la Unión se basan en las reglas y normas establecidas por la OMI a nivel internacional y, en conjunto, constituyen la base del sistema de la Unión para garantizar la seguridad de las operaciones marítimas en aguas de la Unión.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta forma parte del programa REFIT de la Comisión y responde al Programa de Mejora de la Legislación velando por que la legislación vigente sea clara y sencilla, no suponga una carga innecesaria y siga el ritmo de la evolución política, social y tecnológica. La presente propuesta de modificación, así como las correspondientes a las otras Directivas sobre seguridad marítima, forma parte del acervo más amplio en materia de seguridad marítima e interactúa significativamente con él; tal acervo incluye el sistema de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo de la Unión (SafeSeaNet)¹⁵, el Reglamento por el que se crea la AESM¹⁶, la Directiva sobre seguridad para los buques de pesca¹⁷, legislación de la Unión relativa a las organizaciones reconocidas¹⁸, la Directiva marco sobre la estrategia marina¹⁹ y otras Directivas de legislación medioambiental de la Unión²⁰.

¹³ DO L 131 de 28.5.2009, p. 114.

¹⁴ DO L 131 de 28.5.2009, p. 132.

¹⁵ Directiva 2002/59/CE relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

¹⁶ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

¹⁷ DO L 34 de 9.2.1998, p. 1.

¹⁸ Reglamento (CE) n.º 391/2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (DO L 131 de 28.5.2009, p. 11) y Directiva 2009/15/CE, 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).

¹⁹ DO L 164 de 25.6.2008, p. 19.

²⁰ Por ejemplo, la Directiva 92/43/CEE (sobre hábitats), la Directiva 2009/147/CE (sobre aves silvestres) y la Directiva (UE) 2019/904 (sobre plásticos de un solo uso).

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la Directiva modificativa es el artículo 100, apartado 2, del TFUE, que establece medidas para mejorar la seguridad del transporte y disposiciones específicas para la navegación marítima.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Dado que los instrumentos internacionales en el ámbito del control de los buques por el Estado rector del puerto en el sector del transporte marítimo son competencia exclusiva de la Unión de conformidad con el artículo 3, apartado 2, del TFUE, el principio de subsidiariedad no se aplica a dichos instrumentos ni a las normas de la Unión por las que se aplican dichos acuerdos.

- **Proporcionalidad**

La Comisión elaboró la propuesta para reflejar los últimos avances a nivel internacional y los resultados de la evaluación *ex post* de 2018 y de los procedimientos REFIT. La Comisión también llevó a cabo una evaluación de impacto para determinar, analizar y evaluar medidas alternativas que permitan alcanzar los mismos objetivos.

El objetivo de la modificación propuesta es mejorar la seguridad marítima mediante un sistema actualizado, coherente y armonizado de inspecciones de control de los buques por el Estado rector del puerto en toda la Unión centrado en el transporte marítimo con bajo rendimiento y, de este modo, mejorar la seguridad y la actuación medioambiental de los buques que faenan en aguas de la Unión. Se considera proporcionado ampliar el ámbito de aplicación del control a los buques pesqueros de mayor tamaño, ya que será voluntario para aquellos Estados miembros que deseen efectuar este tipo de inspecciones. Esta medida debería mejorar la seguridad, el medio ambiente y las condiciones de vida y de trabajo en el sector pesquero. El avance hacia la digitalización y el uso de certificados electrónicos generarán costes, pero estos serán limitados y se compensarán por los beneficios previstos en materia de mejora de la seguridad y la eficiencia que pueden aportar. Dado el carácter internacional del sector, no existe ninguna medida alternativa para lograr estos resultados de manera más eficaz y eficiente.

- **Elección del instrumento**

Dado que solo es necesario introducir varias modificaciones en la Directiva 2009/16/CE, una Directiva de modificación es el instrumento jurídico más adecuado.

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

- **Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente**

La evaluación *ex post* REFIT de 2018 y el control de adecuación del transporte marítimo concluyeron que la Directiva limita en cierta medida la flexibilidad del MA de París, pero añade valor, al combinar un marco de control por el Estado rector del puerto con un mecanismo jurídico de vigilancia del cumplimiento, para garantizar una aplicación correcta y coherente en los Estados miembros. Esto ha dado lugar a presiones para actuar y mejorar continuamente y, por tanto, para alcanzar una mejor asignación de recursos en el nivel de los Estados miembros para el control por el Estado rector del puerto. La evaluación llegó a la conclusión de que la Directiva ha contribuido a los objetivos previstos de mejorar la seguridad marítima, la protección y la prevención de la contaminación y de garantizar mejores condiciones de vida y de trabajo a bordo.

La AESM ha apoyado de manera importante el régimen de control de los buques por el Estado rector del puerto. Más de dos tercios de los Estados miembros de la UE/EEE que llevan a cabo inspecciones utilizan exclusivamente Thetis para seleccionar los buques que deben inspeccionar. También se consideró muy importante el papel de la AESM en la gestión y actualización de Thetis, así como la formación de inspectores impartida por la AESM para armonizar las inspecciones en toda la región del MA de París.

Además, la Comisión y la AESM han supervisado continuamente la ejecución de la Directiva. Dado que los informes de inspección de control de los buques por el Estado rector del puerto deben cargarse en Thetis tan pronto como se completa una inspección, la AESM tiene un panorama detallado y casi en tiempo real de todas las inspecciones realizadas. La AESM también proporciona un servicio de ayuda y asistencia técnica a los Estados miembros que la necesitan y realiza visitas a los Estados miembros del EEE para verificar el cumplimiento.

Sin embargo, durante el control de adecuación del transporte marítimo y el análisis horizontal realizado por la AESM se detectaron varios ámbitos que podrían mejorarse en el régimen de control de los buques por el Estado rector del puerto.

- **Consultas con las partes interesadas**

Estas fueron las principales actividades de consulta:

- Se llevaron a cabo cuatro entrevistas exploratorias con representantes de las principales partes interesadas a nivel de la Unión, en particular para aportar información y perfeccionar la definición general del problema y las posibles opciones estratégicas.
- Entre el 7 de septiembre y el 6 de octubre de 2021, el consultor encargado del estudio externo de apoyo a la evaluación de impacto organizó una encuesta específica entre las partes interesadas. La encuesta se envió a las principales partes interesadas con solicitudes de información específicas, en particular para respaldar la evaluación del impacto de las posibles medidas estratégicas.
- El consultor encargado del estudio externo de apoyo a la evaluación de impacto celebró veintidós entrevistas específicas, entre el 13 de julio y el 16 de septiembre de 2021, con las principales partes interesadas para satisfacer solicitudes de información específicas, en particular para apoyar la evaluación del impacto de posibles medidas estratégicas.
- Se llevaron a cabo otras actividades de consulta organizadas por la DG MOVE y el consultor encargado del estudio externo de apoyo a la evaluación de impacto destinadas a los Estados miembros y a las principales partes interesadas, que pudieron aportar sus puntos de vista sobre las diferentes medidas estratégicas, así como validar los resultados emergentes y finales del estudio externo en términos de cuantificación de los impactos. Estas actividades tuvieron lugar durante las reuniones del Comité de diálogo social sectorial sobre el transporte marítimo (16 de abril, 23 de septiembre y 16 de diciembre de 2021), el Comité de diálogo social sectorial sobre pesca marítima (29 de enero, 8 de marzo y 16 de noviembre de 2021), el Comité de diálogo social sectorial sobre puertos (19 de noviembre de 2021), una reunión informal de los directores de transporte marítimo UE/EEE (30 de noviembre de 2021), reuniones virtuales y presenciales del Comité de control del Estado rector del puerto del MA de París (mayo de 2021 y mayo de 2022) y reuniones del Comité de Seguridad Marítima y Prevención de la Contaminación por los Buques (17 de mayo y 11 de noviembre de 2021, y 31 de mayo de 2022).

La información recabada de las partes interesadas fue fundamental para que la Comisión pudiera mejorar el diseño de las opciones estratégicas y evaluar su impacto económico, social y medioambiental. Le permitió comparar las opciones y determinar cuál tiene más posibilidades de alcanzar la relación coste-beneficio óptima para la sociedad y contribuir a lograr un mecanismo de control por el Estado rector del puerto más eficaz y eficiente, que se centre mejor en los buques deficientes. Los resultados de estos procesos complementaron la investigación documental llevada a cabo en el contexto del estudio externo.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Esta revisión se basa principalmente en los datos recogidos durante la evaluación *ex post* de 2018 y el proceso de control de adecuación del transporte marítimo antes mencionados.

La preparación de esta propuesta también requirió aportaciones de expertos de la Comisión y de la AESM sobre la formulación específica de definiciones técnicas y una redacción jurídica clara.

- **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto examinó tres opciones estratégicas para revisar la Directiva, sobre la base de los siguientes principios rectores:

- 1) la necesidad de actualizar y adaptar la Directiva a los instrumentos internacionales;
- 2) la posibilidad de abordar el problema concreto de la flota de buques pesqueros estableciendo un régimen específico de control por el Estado rector del puerto para dichos buques;
- 3) una mayor digitalización de los métodos de control por el Estado rector del puerto para permitir inspecciones mejor preparadas y más específicas: la Directiva debe facilitar e incentivar el uso de certificados preceptivos electrónicos;
- 4) un enfoque eficaz y armonizado de las inspecciones por el Estado rector del puerto, basado en la experiencia adquirida en la aplicación de la Directiva y una mejor selección de los buques para su inspección.

La opción A propone varias modificaciones de la Directiva para alcanzar el objetivo de mejorar la seguridad marítima y prevenir la contaminación. Esta opción se centra principalmente en mantener la armonización de la Directiva con instrumentos jurídicos internacionales. La mayoría de los demás cambios propuestos son medidas no reglamentarias en forma de recomendaciones, directrices y talleres organizados por la Comisión o la AESM.

La opción B logra un equilibrio entre la flexibilidad de las administraciones de control por el Estado rector del puerto y la armonización. Propone un sistema voluntario de control para aquellos Estados miembros que deseen llevar a cabo inspecciones de buques pesqueros de más de 24 metros de eslora en paralelo a la Directiva vigente (pero no regulado en ella). También incluye la facilitación de directrices, formación de la AESM y una base de datos de inspecciones de la AESM para seleccionar los buques e informar sobre las inspecciones. Fomenta el uso de certificados electrónicos vinculándolos al perfil de riesgo del buque.

La opción C implica el mayor aumento de la carga administrativa para las administraciones de control por el Estado rector del puerto, pero también garantizará el máximo nivel de armonización de las inspecciones. Esta opción incorporaría plenamente en la Directiva el control para los buques pesqueros

de eslora superior a 24 metros, lo que repercutiría en los armadores u operadores de estos buques, así como en las administraciones de control de los Estados miembros. Además, haría obligatorio el uso de certificados electrónicos en la Directiva y establecería la eliminación progresiva de los certificados en papel de aquí a 2035.

La evaluación de impacto se presentó al Comité de Control Reglamentario para su aprobación en julio de 2022. El Comité emitió un dictamen favorable con reservas. El documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la presente propuesta legislativa aborda las observaciones formuladas por dicho Comité.

- Aplicación del enfoque «una más, una menos»

No se han determinado costes adicionales (administrativos ni de ajuste) para las empresas o los ciudadanos.

- **Adecuación regulatoria y simplificación (REFIT)**

La iniciativa es pertinente para el programa REFIT de la Comisión, ya que tiene por objeto armonizar y simplificar la legislación en materia de seguridad marítima, mejorar el perfil de seguridad (en particular del segmento de la flota de buques pesqueros más grandes) y ayudar a las autoridades de los Estados miembros a cumplir sus obligaciones de inspección y notificación.

Además, la opción preferida incluye aspectos de simplificación, ya que aclarará las situaciones y circunstancias en las que pueden omitirse las inspecciones de control por razones operativas normales o en situaciones de fuerza mayor. Se prevé que aumente la armonización y la normalización en toda la Unión gracias a la asistencia de la AESM a las autoridades nacionales de control, junto con formación sobre cómo llevar a cabo las inspecciones de buques pesqueros extranjeros, y a la creación de una base de datos de inspecciones específica para seleccionar los buques que se deben inspeccionar, así como para registrar y compartir los resultados de las inspecciones.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta no tiene consecuencias en lo que respecta a la protección de los derechos fundamentales.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta genera un coste neto actualizado para el presupuesto de la Unión de 6,479 millones EUR durante el período 2025-2050. El impacto presupuestario de la propuesta se describe con más detalle en la ficha financiera legislativa adjunta a la presente propuesta a título informativo. El impacto presupuestario de la propuesta ya está incluido en la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1406/2002, elaborada por la Comisión.

El impacto presupuestario más allá del actual marco financiero plurianual es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el marco financiero plurianual.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Modalidades de seguimiento, evaluación e información**

Se han definido modalidades de seguimiento y notificación adecuadas. La AESM desempeñará un papel importante en este proceso, ya que se encarga del desarrollo y la explotación de sistemas

electrónicos de datos para el transporte marítimo, en particular la base de datos Thetis de selección e informes de inspección.

El seguimiento de la aplicación puede realizarse mediante la supervisión de la base de datos Thetis por parte de la Comisión o la AESM, a fin de verificar que los buques se están seleccionando correctamente para su inspección, que las inspecciones se llevan a cabo correctamente y que los informes de inspección se cargan en la base de datos. La AESM también lleva a cabo rondas de visitas a los Estados miembros para verificar las operaciones sobre el terreno, como elemento de su función de apoyo a la Comisión²¹. Los Estados miembros deberán tener un sistema de gestión de la calidad (SGC) para certificar que su organización y sus políticas, procesos, recursos y documentación son adecuados para alcanzar sus objetivos. Ese sistema deberá certificarse y, posteriormente, someterse a una auditoría periódica. Los Estados miembros tendrán que compartir con la Comisión o la AESM los resultados de las auditorías llevadas a cabo por el organismo acreditado, de manera que las autoridades nacionales de control por el Estado rector del puerto puedan conservar su certificación SGC.

Teniendo en cuenta que, según el calendario previsto, el ciclo completo de visitas de ejecución efectuadas por la AESM dura cinco años²², se propone que el ciclo de evaluación de la Directiva se fije en intervalos de siete años.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

No se requieren documentos explicativos, dado que el objetivo de la propuesta es simplificar y precisar el régimen vigente.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El considerando 11 anima a todos los Estados miembros de la UE que cumplen los requisitos (España, Grecia, Francia, Croacia, Italia y Eslovenia) a adherirse al Memorando de Entendimiento del Mediterráneo sobre control por el Estado rector del puerto para mejorar la calidad y la cantidad de las inspecciones de control realizadas por el Estado rector del puerto en la cuenca mediterránea.

El artículo 1 del proyecto de Directiva modificativa, que constituye su parte principal, contiene modificaciones de numerosas disposiciones de la Directiva 2009/16/CE.

Objeto, definiciones y ámbito de aplicación

En el apartado 1 se modifica el artículo 2 y se amplía parcialmente el ámbito de aplicación de la Directiva para incluir más convenios internacionales en el ámbito de las inspecciones de control por el Estado rector del puerto. Se trata del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWM) y del Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio (Convenio de Nairobi), ambos en vigor y adoptados como instrumentos pertinentes por el MA de París.

En el apartado 2 se modifica el ámbito de aplicación para que los buques pesqueros de eslora superior a 24 metros puedan ser inspeccionados en el marco del control por el Estado rector del puerto por los Estados miembros que deseen llevar a cabo dichas inspecciones.

²¹ La AESM realiza estas visitas de conformidad con el artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1406/2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima, como parte de sus tareas fundamentales; por lo tanto, no se prevé que surjan costes adicionales.

²² Tal como prevé la metodología de la AESM para las visitas a los Estados miembros, <http://emsa.europa.eu/implementation-tasks/visits-and-inspections/items.html?cid=89&id=3065>

Compromisos de inspección

El apartado 3 introduce cambios en el compromiso de inspección (la denominada «cuota equitativa») y en la forma en que los Estados miembros la calculan y la cumplen. En la actualidad, el compromiso de inspección se basa en una media móvil trienal de todas las inspecciones realizadas en la región del MA de París. Esto significa que, si los Estados miembros inspeccionan muchos más buques de los previstos en su compromiso de inspección, con el tiempo aumentará de forma acumulativa el compromiso de inspección para todos los Estados miembros. Este aumento ha sido calculado por la AESM entre un 1 % y un 2 % anual. La medida está diseñada para hacer frente a esta carga adicional e innecesaria para los Estados miembros.

Los apartados 4 y 5 adaptan la Directiva a cambios en el MA de París en lo que respecta al compromiso de inspección y para permitir mayor flexibilidad en caso de inspecciones incumplidas (ya sea por razones operativas o de fuerza mayor).

El apartado 6 también modifica la Directiva para permitir mayor flexibilidad en caso de inspecciones incumplidas y respetar el compromiso de inspección.

Situaciones de fuerza mayor

El apartado 7 aborda la cuestión de la falta de flexibilidad del régimen de control por el Estado rector del puerto en caso de crisis o acontecimientos imprevistos, como la pandemia de COVID-19. Para que el régimen sea más resiliente, se introduce un nuevo artículo 8 *bis*. La medida ofrece más flexibilidad a los Estados miembros, ya que les permite no realizar inspecciones en caso de fuerza mayor, siempre que la inspección incumplida se registre y el motivo del incumplimiento se documente.

Notificación previa a la llegada

Los apartados 8 y 10 adaptan la Directiva a los cambios del MA de París por los que se suprime la obligación de notificación en el plazo de 72 horas para los buques que pueden ser objeto de una inspección ampliada establecida en el artículo 9 y en el anexo III; se suprimen el artículo 9 y el anexo III. Los apartados 16 y 23 reflejan la supresión del artículo 9 y del anexo III.

Parámetros medioambientales

El apartado 9 establece los parámetros medioambientales que se tendrán en cuenta para establecer el perfil de riesgo del buque utilizado para seleccionar los buques que se vayan a inspeccionar.

Inspecciones ampliadas

El apartado 10 establece que, debido a su complejidad, las inspecciones ampliadas deben ser realizadas por más de un funcionario de control del Estado rector del puerto.

Denegación de acceso

Los apartados 12 y 13 modifican la Directiva para ajustarla a los cambios adoptados por el MA de París en relación con el procedimiento de denegación de acceso (prohibición) y la posibilidad de prohibir los buques que figuren en las listas gris o blanca del MA de París (prohibición sin tener en cuenta el pabellón), así como la disposición relativa a la inmovilización soslayada o cuando el buque inmovilizado no se dirija a un astillero convenido.

Formación de la AESM

El apartado 14 establece las posibilidades de que la AESM imparta formación a los Estados miembros de la Unión para que cumplan mejor sus responsabilidades en virtud de la Directiva, habida cuenta de la ampliación del ámbito de control de los buques por el Estado rector del puerto y de las mejoras en el ámbito y el tipo de formación.

Sobre esta base, la AESM (junto con los Estados miembros y el MA de París) elaborará un nuevo programa de desarrollo profesional y formación de inspectores, compuesto por: i) un plan de estudios de competencias y ii) un sistema de desarrollo profesional. Una vez aplicados, la Agencia debe determinar y atender nuevas necesidades de formación para modificar los planes de estudios y el contenido del programa de desarrollo profesional y formación de inspectores, especialmente en lo relativo a las nuevas tecnologías y las obligaciones adicionales derivadas de nuevos convenios de la OMI.

Base de datos, intercambio de información y certificados electrónicos

El apartado 15 modifica la Directiva para aclarar y fijar el plazo en el que deben comunicarse a SafeSeaNet las notificaciones de llegada y partida de los buques. El artículo 24, apartado 2, de la Directiva exige que los Estados miembros velen por que esta información «se transfiera en un plazo razonable a la base de datos de inspecciones». La Directiva se modificará para explicar el significado de «un plazo razonable», de modo que las horas reales de llegada y partida se transfieran en un plazo de tres horas. También se establece que todos los informes de inspección de control por el Estado rector del puerto deben ser validados por una persona distinta del inspector que llevó a cabo la inspección (ya sea otro inspector de control del Estado rector del puerto o un supervisor) antes de que el informe de inspección se transfiera a la base de datos.

El apartado 16 modifica la Directiva para añadir un nuevo artículo que prevea y fomente el uso de certificados electrónicos. Estos se basarían en un modelo común y utilizarían una herramienta de validación común y un repositorio a escala de la Unión, que vincularía el uso de certificados electrónicos con el perfil de riesgo del buque. Esta medida fomentará la expedición de certificados electrónicos por los Estados de abanderamiento u organizaciones reconocidas que actúen en su nombre (y permitirá al mismo tiempo su uso continuado en el control por el Estado rector del puerto) recompensando estos certificados con puntos (mediante un parámetro añadido al perfil de riesgo del buque) para que sean considerados buques de bajo riesgo y, por lo tanto, se sometan a menos inspecciones.

Sistema de gestión de la calidad

El apartado 18 modifica la Directiva para exigir a los Estados miembros que desarrollen y apliquen un sistema de gestión de la calidad (SGC) para las actividades de control de los buques por el Estado rector del puerto de su administración marítima. Esto debería permitir a las administraciones seguir el ritmo de la creciente complejidad y los requisitos cada vez más numerosos de las inspecciones, permitir un mejor control de la calidad y señalar problemas como los relativos a la asignación de recursos. Se aplicará a todos los Estados rectores de puertos que no dispongan ya de un SGC certificado de forma externa para sus operaciones de control de los buques.

Actos delegados

El apartado 19 establece que la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados a fin de actualizar la lista de Convenios establecida en el artículo 2, punto 1, si dichos convenios han sido adoptados como instrumento pertinente por el MA de París, y para modificar el anexo VI con el fin de añadir o actualizar la lista de procedimientos y directrices relativos al control de buques por el Estado rector del puerto adoptada por dicho MA de París.

Competencias de modificación

El apartado 20 establece que cualquier actualización de los instrumentos pertinentes de la OMI indicados en el artículo 2, punto 1, estará sujeta a la cláusula estándar de no regresión. Esto significa que, si se producen cambios a nivel internacional, las normas del instrumento de la Unión se mantienen al menos en el nivel actual.

Normas de ejecución

El apartado 21 establece que, al adoptar actos de ejecución, la Comisión tendrá especialmente en cuenta la función y los conocimientos especializados del MA de París y que dichos actos tendrán en cuenta los conocimientos y la experiencia adquiridos con el sistema de inspección de la Unión.

Revisión de la aplicación

El apartado 22 establece que la Comisión examinará el estado de la aplicación de la Directiva modificada diez años después de su adopción. Así se tiene en cuenta el tiempo necesario para la transposición y el hecho de que el ciclo de visitas de revisión de la AESM a los Estados miembros suele durar al menos cinco años.

Perfil de riesgo del buque. Certificados y documentos

Los apartados 23 y 24 modifican los anexos I y II relativos al perfil de riesgo del buque. El perfil se modifica para tener en cuenta los cambios ya acordados en principio por el MA de París. Entre ellos figuran: i) los puntos de ponderación aplicados a determinados tipos de buques, y ii) el sistema de auditorías de la OMI, que deja de ser voluntario y se sustituye por un factor de ponderación en el que se tiene en cuenta si el Estado de abanderamiento ha ratificado los convenios internacionales.

El perfil también se modifica para los buques de carga y de pasaje de arqueo bruto superior a 5 000 toneladas (que se consideran los más contaminantes), para los cuales se tendrá en cuenta el indicador de intensidad de carbono de la OMI. Para todos los buques que pueden estar sujetos a control por el Estado rector del puerto, se ajusta el factor de ponderación a fin de otorgar más importancia a deficiencias relacionadas con el medio ambiente (Marpol, Convenio sobre la gestión del agua de lastre y Convenio internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques) registradas con respecto al buque en inspecciones anteriores llevadas a cabo en la región del MA de París. Las deficiencias e inmovilizaciones registradas solo se vinculan a convenios internacionales (los denominados instrumentos pertinentes), de modo que el perfil revisado se aplicará en toda la región del MA de París y no solo en los Estados miembros de la UE. También se añadirá un parámetro para alentar el uso de certificados electrónicos por los Estados de abanderamiento de los buques que pueden estar sujetos a control por el Estado rector del puerto.

Certificados

El apartado 26 actualiza las listas de certificados preceptivos y otros documentos del anexo IV que deben comprobarse durante las inspecciones de conformidad con los requisitos de la OMI previamente acordados en el MA de París.

Procedimientos y directrices para la inspección

Para permitir un sistema actualizado y armonizado de control por el Estado rector del puerto en toda la Unión, el apartado 26 actualiza el anexo VI relativo a las directrices de inspección del MA de París y las instrucciones que deben seguirse durante las inspecciones, en su versión actualizada.

Denegación de acceso

El apartado 28 actualiza el anexo VIII relativo a los procedimientos de denegación de acceso (prohibición) a que se refiere el artículo 16 para adaptarlos a los cambios ya acordados en el MA de París.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

(Texto pertinente a efectos del EEE)

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,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²⁴,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵ establece normas sobre el sistema de inspecciones de control por parte del Estado rector del puerto, mediante el cual se controlan los buques susceptibles de ser inspeccionados que hacen escala en puertos de la Unión para verificar si la competencia de la tripulación a bordo y el estado del buque y su equipo cumplen los requisitos de los convenios internacionales sobre seguridad de la vida humana en el mar y sobre protección del medio marino.
- (2) La Directiva 2009/16/CE se basa en la estructura intergubernamental voluntaria preexistente del Memorando de Acuerdo de París sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (MA de París) y en las ideas de compartir la carga de inspección, seleccionar los buques que se deben inspeccionar en función del riesgo, armonizar las inspecciones y poner en común los resultados de las inspecciones.
- (3) Desde la entrada en vigor de la Directiva 2009/16/CE, ha habido cambios en el entorno reglamentario internacional (en particular en el MA de París y la Organización Marítima Internacional) y avances tecnológicos. Esos cambios deben tenerse en cuenta, junto con la experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva 2009/16/CE.
- (4) Varios convenios internacionales han entrado en vigor y han sido ratificados por los Estados miembros desde 2011. Se trata del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWM) y el Convenio Internacional sobre la Remoción de Restos de Naufragio (Convenio de Nairobi). Por lo tanto, es necesario

²³ DO C [...] de [...], p. [...].

²⁴ DO C [...] de [...], p. [...].

²⁵ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

incluirlos en la lista de Convenios cubiertos por la Directiva 2009/16/CE, a fin de que su cumplimiento pueda incluirse en el sistema de control por el Estado rector del puerto.

- (5) Un sistema armonizado y actualizado de control por el Estado rector del puerto necesita disponer de una forma más rápida para actualizar la lista de Convenios internacionales que se aplican sin necesidad de modificar toda la Directiva. Por lo tanto, cuando un Convenio internacional entra en vigor (es decir, cuando ha alcanzado un nivel acordado de ratificación) y tras su adopción por los signatarios del MA de París como instrumento pertinente, la Comisión debe actualizar la lista de Convenios de la Directiva.
- (6) Debido a su pequeño tamaño, la mayoría de los buques pesqueros de la Unión faenan en aguas territoriales y no son susceptibles de ser inspeccionados en puertos extranjeros. Esto significa que, en general, es probable que solamente los buques pesqueros de eslora superior a 24 metros (que son también los que suelen estar amparados por Convenios internacionales) faenen en aguas internacionales y hagan escala en puertos distintos de los del país donde están registrados y, por tanto, estén sujetos a control por el Estado rector del puerto. Dado que la mayoría de los Convenios internacionales aplicables a los buques pesqueros de mayor eslora difieren de los que aplica actualmente el Estado rector del puerto, y para evitar efectos indirectos indeseables en el actual sistema de control, se propone un sistema paralelo de control por el Estado rector del puerto para los buques pesqueros.
- (7) Sin embargo, debido a las pautas de pesca, estos buques pesqueros de mayor eslora no hacen escala en todos los Estados miembros de la Unión. Por lo tanto, para los Estados miembros de la Unión que deseen llevar a cabo estas inspecciones, se propone un sistema voluntario que sea independiente del actual régimen de control por el Estado rector del puerto, a fin de ofrecer flexibilidad y adaptación a la manera en que se elaboran las normas para ese control por el Estado rector del puerto. Así, los Estados miembros, el MA de París y la Comisión pueden desarrollar de manera orgánica el sistema de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora superior a 24 metros.
- (8) El mecanismo de cuota equitativa permite distribuir la carga de inspección entre los Estados miembros signatarios del MA de París. A cada Estado miembro se le asigna cierto número de inspecciones (su compromiso de inspección o «cuota equitativa») que debe llevar a cabo cada año. La posibilidad de que un buque sea seleccionado para la inspección viene determinada principalmente por el tiempo transcurrido desde la última inspección. Los buques con prioridad II son susceptibles de inspección, mientras que los buques con prioridad I han de someterse a una inspección.
- (9) Se permite a los Estados miembros omitir cierto número de inspecciones a buques con «prioridad» y, aun así, cumplir su compromiso de inspección. Sin embargo, en algunos Estados miembros, el número de escalas que hacen realmente los buques durante un año determinado puede ser superior o inferior al compromiso de inspección asignado. Se consideró que un método alternativo de cumplimiento de la obligación de cuota equitativa para estos Estados miembros (con una carga excesivamente alta o baja) era inflexible, por lo que es necesario armonizar las disposiciones en cuestión con las disposiciones revisadas del MA de París.
- (10) Los Estados miembros también tienen la posibilidad de aplazar las inspecciones de buques en determinadas circunstancias, siempre que el buque sea inspeccionado en el siguiente puerto de escala o en un plazo de quince días, y esta posibilidad se modifica para que todos los Estados miembros puedan acogerse a ella. Determinadas categorías de buques que se consideran de mayor riesgo y que, por lo tanto, son susceptibles de una inspección ampliada, deben notificar su hora estimada de llegada a un puerto 72 horas antes de la llegada. Sin embargo, tras varios

años, se llegó a la conclusión de que esta obligación era demasiado gravosa para los operadores y no aportaba ningún valor añadido, porque las autoridades nacionales ya disponen con mayor facilidad de la información requerida en la base de datos Thetis. Por este motivo, el MA de París suprimió la obligación de notificación previa a la llegada y la Directiva 2009/16/CE debe adaptarse en consecuencia.

- (11) El perfil de seguridad de los buques que hacen escala en puertos de la Unión ha mejorado considerablemente durante la última década, pese al aumento del número de buques que hacen escala en puertos de la Unión, lo que incluye el transporte marítimo de corta distancia de mercancías entre los principales puertos de los Estados miembros de la Unión y puertos situados en la región geográfica de Europa o en países no europeos del Mediterráneo y el mar Negro. Las inspecciones de control por el Estado rector del puerto se utilizan cada vez más para vigilar el cumplimiento de la legislación medioambiental, por ejemplo en relación con las emisiones de azufre o el desguace seguro y respetuoso con el medio ambiente de los buques. El paquete de medidas «Objetivo 55» tiene por objeto reducir las emisiones totales de gases de efecto invernadero de la Unión en un 55 % de aquí a 2030, allanando el camino hacia la neutralidad climática de aquí a 2050, y se prevé que el transporte marítimo contribuya a este esfuerzo. Sin embargo, el perfil de riesgo del buque que se elaboró antes de 2009 tiene otras prioridades y no está plenamente adaptado a centrar el esfuerzo de inspección en los buques menos eficientes desde el punto de vista medioambiental.
- (12) Sobre esta base, debe actualizarse el perfil de riesgo del buque para reflejar los aspectos medioambientales concediendo mayor importancia a parámetros como la intensidad de carbono operativa de los buques inspeccionados y las deficiencias e inmovilizaciones relacionadas con el medio ambiente.
- (13) La digitalización es un aspecto esencial del progreso tecnológico en lo relativo a la recogida y la transmisión de datos a fin de contribuir a la reducción de los costes y a una utilización eficaz de los recursos humanos. Va en aumento el número de buques que actualmente llevan certificados electrónicos y se prevé que prosiga esa tendencia. Por consiguiente, debe mejorarse la eficacia del control por el Estado rector del puerto haciendo un mayor uso de los certificados electrónicos para permitir que las inspecciones se centren más en los buques y estén mejor preparadas. Deben incentivarse la adopción y el uso de estos certificados electrónicos mediante su inclusión en el perfil de riesgo del buque.
- (14) El control por el Estado rector del puerto ha ido aumentando en complejidad a medida que se añaden nuevos requisitos de inspección, ya sea en la legislación de la Unión o a través de la Organización Marítima Internacional. Por lo tanto, es necesario mejorar las capacidades y el reciclaje profesional de los funcionarios encargados de dicho control y ofrecerles formación continua.
- (15) Las administraciones de Estado de abanderamiento de la Unión, de conformidad con la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶, deben disponer de un sistema de gestión de la calidad para ayudar a los Estados miembros a seguir mejorando su actuación como Estados de abanderamiento y garantizar la igualdad de condiciones entre las administraciones. Establecer un requisito similar para las actividades de control por el Estado rector del puerto permitiría a los Estados miembros certificar que su organización y sus políticas, procesos, recursos y documentación son adecuados para alcanzar los objetivos, así

²⁶ Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (DO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

como para determinar aspectos del sistema, como la asignación de recursos o de personal, que podrían resultar problemáticos.

- (16) A fin de permitir una aplicación actualizada de las disposiciones de la presente Directiva que permita a los Estados miembros cumplir sus obligaciones en virtud del Derecho internacional de conformidad con la Directiva, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la actualización de los Convenios incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE y a la modificación de la lista de procedimientos y directrices relativos al control de los buques por el Estado rector del puerto adoptados por el MA de París. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016²⁷. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación 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 se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (17) Deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución a fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de las disposiciones de la Directiva 2009/16/CE relativas a la lista de Convenios incluidos en su ámbito de aplicación, el régimen voluntario de control por el Estado rector del puerto para los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros, las condiciones de aplicación del anexo VII sobre inspecciones ampliadas, el conjunto uniforme de directrices y procedimientos de seguridad y protección, así como a los requisitos para los certificados electrónicos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸.
- (18) Con el fin de mejorar la calidad de las inspecciones de control por el Estado rector del puerto en las zonas marinas cercanas a la Unión, se insta a todos los Estados miembros que cumplan los requisitos a adherirse al Memorando de Entendimiento del Mediterráneo sobre control por el Estado rector del puerto.
- (19) Habida cuenta del ciclo completo de las visitas a los Estados miembros por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para supervisar la aplicación de la Directiva 2009/16/CE, la Comisión debe evaluar dicha aplicación a más tardar [diez años después de la fecha de aplicación mencionada en el artículo XX] e informar al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión a fin de recopilar toda la información necesaria para esta evaluación.
- (20) Dado que los Estados miembros no pueden alcanzar de manera suficiente los objetivos de la presente Directiva debido a la índole internacional del transporte marítimo, sino que, por los efectos de interconexión derivados de la actuación conjunta de los Estados, esos objetivos pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

²⁷ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

²⁸ 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).

(21) Por tanto, procede modificar la Directiva 2009/16/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE

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

- 1) El artículo 2 se modifica como sigue:
 - a) en el punto 1 se añaden las letras i) y m) siguientes:
 - «l) el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWM);
 - m) el Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio (Convenio de Nairobi);»;
 - b) se suprime el punto 3.
- 2) El artículo 3 se modifica como sigue:
 - a) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva los buques pesqueros de eslora total inferior a 24 metros, los buques de guerra, las unidades navales auxiliares, los buques de madera de construcción primitiva, los buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio.»;
 - b) se añade el apartado 4 *bis* siguiente:

«4 *bis*. Los Estados miembros podrán llevar a cabo inspecciones de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan las modalidades de dicho régimen específico de control por el Estado rector del puerto relativo a los buques pesqueros de eslora total superior a 24 metros. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.».
- 3) En el artículo 5, se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Las inspecciones de buques que tengan asignado un índice de prioridad II realizadas por los Estados miembros cuando hayan superado su compromiso anual de inspección en más de un 150 % no se tendrán en cuenta en el cálculo del compromiso anual de inspección de los Estados miembros signatarios del MA de París.».
- 4) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Normas para el cumplimiento del compromiso de inspección

Se considerará que un Estado miembro que no realice las inspecciones exigidas en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), cumple su compromiso conforme a dicha disposición, si el número de esas inspecciones incumplidas no es superior al 10 % del total de los buques que tengan asignado un índice de prioridad I que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos, independientemente de su perfil de riesgo.

No obstante los porcentajes de inspecciones incumplidas contemplados en el párrafo primero, los Estados miembros darán prioridad a la inspección de aquellos buques que, según la información que conste en la base de datos de inspecciones, hagan escala con poca frecuencia en los puertos de la Unión.

No obstante los porcentajes de inspecciones incumplidas contemplados en el párrafo primero, en el caso de los buques que tengan asignado un índice de prioridad I que hagan escala en fondeaderos, los Estados miembros darán prioridad a la inspección de aquellos buques de perfil de riesgo alto que, según la información que conste en la base de datos de inspecciones, hagan escala con poca frecuencia en los puertos de la Unión.».

5) En el artículo 7, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Se considerará que un Estado miembro donde el número total de escalas de buques que tengan asignados índices de prioridad I o II sea inferior a un 150 % de su cuota de inspección, según se contempla en el artículo 5, apartado 2, letra b), cumple su compromiso anual de inspección si realiza inspecciones de dos terceras partes de los buques con índices de prioridad I y II del total de ese tipo de buques que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos.».

6) En el artículo 8, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. En las siguientes circunstancias, un Estado miembro podrá decidir aplazar la inspección de un buque que tenga asignado un índice de prioridad I o un índice de prioridad II:

- a) si la inspección puede realizarse en la siguiente escala del buque en el mismo Estado miembro, siempre y cuando el buque no haga escala entretanto en otros puertos de la Unión o de la región del MA de París y el aplazamiento no exceda de 15 días; o
- b) si la inspección puede realizarse en otro puerto de escala dentro de la Comunidad o de la región del MA de París en un plazo de 15 días, siempre y cuando el Estado en el que esté situado ese puerto de escala haya accedido previamente a realizar la inspección.

2. La inspección de un buque que tenga asignado un índice de prioridad I o un índice de prioridad II y que no se realice por motivos operativos no se computará como inspección incumplida en las siguientes circunstancias excepcionales, siempre y cuando se registre en la base de datos de inspecciones la razón por la que se incumpla la inspección:

- a) que, a juicio de la autoridad competente, la realización de la inspección hubiese supuesto un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación o del puerto, o para el medio marino, o
- b) que el buque haga escala en el puerto únicamente en horario nocturno (según se define en el artículo 2, punto 10). En este caso, los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar la inspección según corresponda de los buques que hagan escala en sus puertos sistemáticamente en horario nocturno.».

7) Se inserta el artículo 8 *bis* siguiente:

«Artículo 8 bis

Fuerza mayor

Una inspección que no se realice por causas de fuerza mayor no se computará como inspección incumplida, siempre y cuando se documenten y se registren en la base de datos de inspecciones las razones por las que se incumpla la inspección.»

8) Se suprime el artículo 9.

9) En el artículo 10, apartado 2, se añade el texto siguiente:

«c) Parámetros medioambientales

Los parámetros medioambientales se basarán en el indicador de intensidad de carbono del buque y en el número de deficiencias relacionadas con los Convenios Marpol, AFS, BWM, CLC 1992, Bunkers y de Nairobi, de conformidad con el anexo I, parte I.3, y con el anexo II.»

10) En el artículo 14, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. La inspección ampliada será realizada por al menos dos funcionarios de control del Estado rector del puerto. El alcance de la inspección ampliada, comprendidas las zonas de riesgo que han de cubrirse, figura en el anexo VII. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas de ejecución detalladas para garantizar condiciones uniformes a efectos de la aplicación del anexo VII. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.»

11) En el artículo 14 *bis*, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El artículo 11, letra a) y el artículo 14 no se aplicarán a los buques de pasaje de transbordo rodado ni a las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular que sean inspeccionados de conformidad con el presente artículo.»

12) El artículo 16 se modifica como sigue:

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

«1. Los Estados miembros denegarán el acceso a sus puertos y fondeaderos a todo buque que:

- enarbole el pabellón de un Estado incluido en la lista de bajo grado de cumplimiento, 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 haya sido inmovilizado más de dos veces durante los 36 meses precedentes en algún puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado signatario del MA de París, o
- enarbole el pabellón de un Estado incluido en la lista de grado de cumplimiento alto o medio, 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 haya sido inmovilizado más de dos veces durante los 24 meses precedentes en algún puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado signatario del MA de París.

El párrafo primero del presente artículo no será aplicable a las situaciones contempladas en el artículo 21, apartado 6.

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

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Toda inmovilización posterior dictada en un puerto o fondeadero de la Unión tendrá por efecto la prohibición de que el buque acceda a cualquier puerto y fondeadero situado en la Unión. Esta tercera notificación de denegación de acceso podrá ser retirada después de un período de 24 meses a partir de la emisión de la prohibición y solo si:

- a) el certificado obligatorio y el certificado de clasificación del buque han sido expedidos por una organización u organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹;
- b) el buque es gestionado por una compañía con alto grado de cumplimiento con arreglo al anexo I, parte I, sección 1, y
- se reúnen las condiciones de los puntos 3 a 9 del anexo VIII.

Se denegará de forma permanente el acceso a todo puerto o fondeadero situado en la Unión a los buques que no cumplan, después de un período de 24 meses a partir de la emisión de la prohibición, los criterios enunciados en el presente apartado.»;

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

«4. Cualquier inmovilización posterior de un buque que enarbole el pabellón de un Estado incluido en la lista de grado de cumplimiento medio o bajo, publicada en el informe anual del MA de París, en un puerto o fondeadero de la Unión tras la tercera denegación de acceso tendrá por efecto la denegación permanente de acceso del buque a todo puerto y fondeadero de la Unión.»;

d) se inserta el apartado 4 *bis* siguiente:

«4 *bis*. Si se inmoviliza a un buque que enarbole el pabellón de un Estado incluido en la lista de alto grado de cumplimiento en un puerto o fondeadero después de la tercera denegación de acceso o de cualquier denegación de acceso posterior y, en el momento de la primera interfaz buque/puerto posterior en un puerto de la Unión, el certificado obligatorio y el certificado de clasificación del buque han sido expedidos por una organización u organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009 y se aportan pruebas de que la sociedad de clasificación ha realizado una visita a bordo antes de la expedición de dichos certificados, se denegará al buque el acceso a todo puerto o fondeadero durante un período de 24 meses.

Si, en el momento de la primera interfaz buque-puerto, el certificado obligatorio o el certificado de clasificación no han sido expedidos por una organización u organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009, se denegará de forma permanente al buque el acceso a todo puerto o fondeadero.».

13) En el artículo 21, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que se deniegue el acceso a todo puerto o fondeadero de la Unión a los buques mencionados en el apartado 1:

²⁹ 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).

- a) que se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por la autoridad competente de cualquier Estado miembro en el puerto de inspección; o
- b) que no cumplan las prescripciones aplicables de los Convenios al no presentarse en el astillero indicado.

La notificación de denegación de acceso se levantará una vez transcurrido un período de 12 meses. La notificación de denegación de acceso será aplicable a partir de la fecha de su emisión.

Esta denegación se mantendrá hasta que el propietario o explotador haya acreditado, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro que hubiese considerado deficiente el buque, que este cumple plenamente todas las prescripciones aplicables de los Convenios.».

- 14) En el artículo 22, el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. En cooperación con los Estados miembros y teniendo en cuenta los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en la Unión y en el marco del MA de París, la Comisión elaborará un programa de desarrollo profesional y de formación para los inspectores de control del Estado rector del puerto. Este programa de formación tendrá en cuenta el mayor ámbito del control por el Estado rector del puerto, así como las mejoras en la amplitud y las modalidades de la formación.

En cooperación con los Estados miembros, la Comisión determinará y atenderá de manera continuada nuevas necesidades de formación para modificar los planes de estudios y el contenido del programa de desarrollo profesional y de formación de inspectores, especialmente en lo relativo a las nuevas tecnologías y las obligaciones adicionales derivadas de los instrumentos pertinentes.».

- 15) El artículo 24 se modifica como sigue:

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

«2. Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para garantizar que la información relativa a la hora de llegada real y la hora de partida real de cualquier buque que haga escala en sus puertos y fondeaderos, junto con un identificador del puerto en cuestión, se transfiera en un plazo de tres horas desde la hora de partida a la base de datos de inspecciones a través del sistema de intercambio de información marítima de la Unión «SafeSeaNet» mencionado en el artículo 3, letra s), de la Directiva 2002/59/CE. Una vez transferida dicha información a través de SafeSeaNet a la base de datos de inspecciones, se eximirá a los Estados miembros del suministro de datos, de conformidad con el punto 1.2 y el punto 2, letras a) y b), del anexo XIV de la presente Directiva.»;

- b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relacionada con inspecciones llevadas a cabo de conformidad con la presente Directiva se transfiera a la base de datos de inspecciones tan pronto como se acabe el informe de inspección o se levante la inmovilización.

En el plazo de 72 horas, los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida a la base de datos de inspecciones se valide a efectos de publicación. Un inspector de control del Estado rector del puerto que no formara parte del equipo que

llevó a cabo la inspección validará el informe de inspección antes de su transmisión a la base de datos.».

- 16) Se inserta el artículo 24 *bis* siguiente:

«Artículo 24 bis

Certificados electrónicos

1. La Comisión, en estrecha cooperación con los Estados miembros, adoptará actos de ejecución que establezcan las especificaciones funcionales y técnicas relativas a una interfaz de notificación armonizada, una herramienta de validación y un repositorio o base de datos central para las versiones electrónicas de los certificados enumerados en el anexo IV y contemplados en el artículo 13, apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.
2. Los Estados miembros podrán utilizar la interfaz de notificación armonizada, la herramienta de validación y el repositorio o base de datos central para las versiones electrónicas de los certificados a fin de facilitar la transición de sus registros de buques a certificados electrónicos.
3. Los buques que enarboleden el pabellón de un Estado que expida dichos certificados electrónicos reflejarán esta circunstancia en el perfil de riesgo del buque, tal como se establece en los anexos I y II.
4. Los Estados miembros serán responsables de garantizar la presentación de los elementos de datos de conformidad con los requisitos legales y técnicos aplicables. Los Estados miembros seguirán siendo responsables de los datos y de la validez de la información y de los certificados, así como de actualizar cualquier información que haya cambiado después de la presentación a la base de datos central.».

- 17) El artículo 25 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 25

Intercambio de información y cooperación

Todos los Estados miembros velarán por que sus autoridades u organismos portuarios y demás autoridades u organismos pertinentes faciliten a la autoridad competente en materia de control por el Estado rector del puerto los siguientes tipos de información que obren en su poder:

- a) información sobre los buques que no hayan notificado información con arreglo a lo prescrito en la presente Directiva, la Directiva 2002/59/CE y la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰, así como, si procede, en el Reglamento (CE) n.º 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias;
- b) información sobre los buques que hayan salido al mar sin haber cumplido las disposiciones del artículo 7 de la Directiva (UE) 2019/883, relativa a las instalaciones portuarias receptoras;

³⁰ Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques (DO L 151 de 7.6.2019, p. 116).

- c) información sobre los buques a los que se haya denegado el acceso al puerto o que hayan sido expulsados de este por motivos de protección;
información sobre anomalías aparentes de conformidad con el artículo 23.».

- 18) El artículo 30 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 30

Vigilancia del cumplimiento y actuación de los Estados miembros

Para garantizar la aplicación eficaz de la presente Directiva y vigilar el funcionamiento general del régimen de la Unión de control por el Estado rector del puerto de conformidad con el artículo 2, letra b), inciso i), del Reglamento (CE) n.º 1406/2002, la Comisión compilará la información necesaria y realizará visitas a los Estados miembros.

Todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un sistema de gestión de la calidad para los aspectos operativos de las actividades de la administración competente en materia de control por el Estado rector del puerto. Dicho sistema de gestión de la calidad deberá certificarse con arreglo a las normas de calidad internacionales aplicables.».

- 19) El artículo 30 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 30 bis

Actos delegados

Se otorgan poderes a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 30 *ter* a fin de modificar el artículo 2, punto 1, para cambiar la lista de Convenios establecida en él, una vez que dichos convenios hayan sido adoptados como instrumentos pertinentes por el MA de París, y a fin de modificar el anexo VI en lo que respecta a añadir o actualizar la lista de procedimientos y directrices relativos al control de buques por el Estado rector del puerto adoptada por el MA de París que figura en dicho anexo.».

- 20) En el artículo 31 se inserta el texto siguiente:

«4. Las modificaciones de los instrumentos pertinentes que figuran en el artículo 2, punto 1, podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva en aplicación del artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 2099/2002.».

- 21) El artículo 33 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 33

Normas de ejecución

Al establecer, de conformidad con los procedimientos contemplados en el artículo 31, apartado 2, las normas de ejecución contempladas en el artículo 2, punto 2, el artículo 3, apartado 4 *bis*, el artículo 10, apartados 3 y 4, el artículo 14, apartado 4, el artículo 15, apartado 3, el artículo 18 *bis*, apartado 7, el artículo 23, apartado 5, el artículo 24 *bis*, apartado 6, y el artículo 27, la Comisión velará de manera especial por que dichas normas

tengan en cuenta los conocimientos y la experiencia adquiridos en el ámbito del sistema de inspección de la Unión y se apoyen en la experiencia del MA de París.».

- 22) El artículo 35 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 35

Revisión de la aplicación

La Comisión, a más tardar el [*OP: insértese la fecha, diez años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa*], presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y el cumplimiento de la presente Directiva.».

- 23) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo I de la presente Directiva.
24) El anexo II se sustituye por el texto del anexo II de la presente Directiva.
25) Se suprime el anexo III.
26) El anexo IV se sustituye por el texto del anexo III de la presente Directiva.
27) El anexo V se sustituye por el texto del anexo IV de la presente Directiva.
28) El anexo VIII se sustituye por el texto del anexo V de la presente Directiva.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [*OP: insértese la fecha, un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa*], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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 son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA «AGENCIAS»

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

1.2. Política(s) afectada(s)

Movilidad y transporte. Seguridad marítima

1.3. La propuesta se refiere a

- una acción nueva
- una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria³¹
- la prolongación de una acción existente
- una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo general de la modificación de la Directiva 2009/16/CE es mantener unas condiciones de competencia equitativas y evitar distorsiones del mercado, garantizar altos niveles de seguridad marítima y velar por la prevención de la contaminación marítima. Esta revisión también contribuye al objetivo de desarrollo sostenible (ODS) 3 («Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades») y al ODS 14 («Conservar y utilizar sosteniblemente los océanos, los mares y los recursos marinos para el desarrollo sostenible»).

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Los objetivos específicos de la revisión son los siguientes:

- Adaptar la legislación de la Unión a las normas y los procedimientos internacionales nuevos, ya sean de la OMI, la OIT o el MA de París.
- Proteger los buques pesqueros, su tripulación y el medio ambiente.
- Garantizar una mayor adopción de soluciones digitales.
- Garantizar un enfoque eficaz y armonizado en las inspecciones de control por el Estado rector del puerto.

³¹ Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / los grupos destinatarios.

Se espera que la propuesta garantice un nivel de seguridad armonizado y elevado de control por el Estado rector del puerto en toda la Unión e introduzca un sistema digitalizado para aumentar la eficiencia de las inspecciones mediante una mejor selección de los riesgos de los buques, una mejor preparación de las inspecciones y un intercambio más fácil y rápido de la información pertinente. También se espera que aumente la importancia otorgada a los aspectos medioambientales de control por el Estado rector del puerto.

Asimismo, se prevé que la propuesta aumente la protección de los buques pesqueros, su tripulación y el medio ambiente, provocando la reducción de la pérdida de vidas humanas y las lesiones sufridas, así como de los vertidos de combustible en el mar.

1.4.4. Indicadores de rendimiento

Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

La eficacia de la Directiva propuesta con respecto al objetivo específico n.º 1 se determinará sobre la base del análisis horizontal realizado por la AESM y de debates celebrados en talleres.

La eficacia de la Directiva propuesta con respecto al objetivo específico n.º 2 se determinará sobre la base del número de inspecciones de buques pesqueros más grandes (de eslora superior a 24 metros) y de los informes presentados en la base de datos de selección e informes de inspección Thetis, así como del número de deficiencias o inmovilizaciones registradas en relación con buques de ese tipo que hagan escala en puertos de la Unión.

La eficacia de la Directiva propuesta en lo que respecta al objetivo específico n.º 3 vendrá determinada por la información cargada en Thetis. El número de certificados electrónicos cargados por los Estados de abanderamiento en la herramienta de validación de la AESM y en el repositorio central, así como el número de inspecciones en las que existen certificados electrónicos.

La eficacia de la Directiva propuesta con respecto al objetivo específico n.º 4 se determinará sobre la base de los resultados de las auditorías anuales del sistema de gestión de la calidad que se compartan con la Comisión, el número de inspecciones realizadas por más de un inspector, el número de informes de inspección validados por una persona distinta del inspector que haya efectuado la inspección y el número de procedimientos de infracción en los próximos años.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa

La AESM deberá organizar actividades de formación para los funcionarios de control del Estado rector del puerto en relación con buques pesqueros grandes, con especial hincapié en las directrices pertinentes de la Unión, y preparar los cursos pertinentes. También deberá elaborar un módulo de Thetis para buques pesqueros y un plan de estudios común para el control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros, que abarque todas las instrucciones y directrices pertinentes.

La AESM deberá organizar asimismo cursos de formación de los funcionarios de control por el Estado rector del puerto en relación con el uso de certificados electrónicos obligatorios, así como desarrollar una herramienta de validación y un repositorio.

La AESM deberá elaborar mejores herramientas de formación y desarrollo de capacidades para los funcionarios de control por el Estado rector del puerto sobre nuevas tecnologías, incluidos, entre otros aspectos, los combustibles renovables y los combustibles hipocarbónicos, que son especialmente pertinentes en vista del paquete de medidas «Objetivo 55», y la automatización, mejorando para ello las herramientas de formación en línea de la AESM y contratando a expertos.

De aquí a 2025, se necesitarán 2 equivalentes a jornada completa (EJC) para apoyar las tareas de la AESM encaminadas a desarrollar las herramientas.

- 1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.*

Motivos para actuar en el ámbito europeo (*ex ante*)

La actuación de la Unión en el ámbito de la seguridad marítima garantiza una aplicación armonizada de las normas de seguridad y medio ambiente, y reduce cualquier ventaja competitiva al desincentivar a los armadores o a los Estados de abanderamiento que intenten obtener dicha ventaja eludiendo el respeto estricto de las reglas y normas establecidas en los convenios internacionales. Al incorporar los procedimientos y las herramientas del MA de París en el Derecho de la Unión, estos pueden someterse al Tribunal de Justicia, lo que garantiza su aplicación uniforme en la Unión.

Valor añadido de la Unión que se prevé generar (*ex post*)

Una intervención a nivel de la Unión aporta beneficios que no habrían sido posibles a nivel nacional o solo a nivel de la OMI o del MA de París. La Unión añade valor a la intervención en el sector, en términos de la eficacia, la eficiencia y las sinergias que aporta. La Directiva ajusta la legislación de la Unión a la reglamentación de la OMI y permite una notificación armonizada del control por el Estado rector del puerto. Por lo que se refiere a los buques pesqueros más grandes, el ejemplo de la aplicación del MA de París y de la Directiva a los buques de transporte comercial demuestra que esta cuestión solo puede abordarse mediante procedimientos armonizados y criterios comunes para el control por el Estado rector del puerto. Si no se adaptara la Directiva, se eliminarían las ventajas de la sinergia obtenida gracias a su aplicación.

- 1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

La evaluación *ex post* REFIT de 2018 y el control de adecuación del transporte marítimo concluyeron que la Directiva añade valor, al combinar un marco de control por el Estado rector del puerto con un mecanismo jurídico de vigilancia del cumplimiento, para garantizar una aplicación correcta y coherente en los Estados miembros. Esto ha dado lugar a presiones para actuar y mejorar continuamente y, por tanto, para alcanzar una mejor asignación de recursos en el nivel de los Estados miembros para el control por el Estado rector del puerto. La evaluación llegó a la conclusión de que la Directiva ha contribuido a los objetivos previstos de

mejorar la seguridad marítima, la protección y la prevención de la contaminación y de garantizar mejores condiciones de vida y de trabajo a bordo.

La asistencia de la AESM ha apoyado de manera importante el régimen de control por el Estado rector del puerto de la Unión. La evaluación puso de relieve la importancia de la base de datos Thetis. Más de dos tercios de los Estados miembros de la UE/EEE que llevan a cabo inspecciones de control por el Estado rector del puerto utilizan exclusivamente Thetis para decidir qué buques deben inspeccionar. También se consideró muy importante el papel de la AESM en la gestión y actualización de Thetis, así como en la formación de inspectores para armonizar las inspecciones en toda la región del MA de París. En la misma línea, el control de adecuación del transporte marítimo señaló varias mejoras posibles en relación con el control de los buques por el Estado rector del puerto.

Los resultados de la evaluación *ex post* se reflejan en la evaluación de impacto que acompaña a la presente iniciativa, resumida en el anexo 5.

1.5.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

La revisión propuesta es un resultado clave de la Comunicación de la Comisión sobre una Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente, que establece la visión de la Unión para el sistema de transporte del futuro. La estrategia anunciaba que la Comisión tenía previsto iniciar una revisión importante de la legislación vigente en materia de responsabilidades del Estado de abanderamiento, control de los buques por el Estado rector del puerto e investigación de accidentes en 2021 (en el marco de la iniciativa emblemática 10: reforzar la seguridad y protección del transporte).

La revisión propuesta creará sinergias con otros elementos del marco legislativo de la Unión, en especial la Directiva 2009/18/CE sobre investigación de accidentes y la Directiva 2009/21/CE sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento.

La propuesta es compatible con el marco financiero plurianual vigente, aunque requerirá una reprogramación en la rúbrica 1 en lo que respecta a la contribución anual a la AESM [compensación presupuestaria por una reducción compensatoria del gasto programado en el Mecanismo «Conectar Europa» (MCE), Transporte (02 03 01)]. El impacto presupuestario de la presente propuesta ya está incluido en el presupuesto para la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1406/2002, elaborada por la Comisión.

El impacto presupuestario más allá del actual marco financiero plurianual es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el marco financiero plurianual.

1.5.5. *Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación*

El impacto presupuestario de esta iniciativa se refiere a los recursos adicionales necesarios para el papel cada vez más importante de la AESM en la facilitación de la labor de los funcionarios de control del Estado rector del puerto (es decir, en relación con los buques pesqueros grandes, organizar la formación y desarrollar un módulo Thetis y un plan de estudios común, en relación con los certificados electrónicos, desarrollar una herramienta de validación y un repositorio, y elaborar herramientas de formación mejoradas y desarrollo de capacidades sobre nuevas tecnologías, incluidos, entre otros, los combustibles renovables y los

combustibles hipocarbónicos, y la automatización) en el marco de la Directiva propuesta. Se trata de nuevas tareas de la AESM que serán permanentes, mientras que las tareas existentes no disminuirán ni se eliminarán progresivamente. La necesidad adicional de recursos humanos no puede satisfacerse mediante redistribución, mientras que las necesidades presupuestarias adicionales se cubrirán con la compensación de los programas existentes gestionados por la DG MOVE en el marco financiero plurianual vigente.

El aumento de los créditos para la AESM se compensará con una reducción compensatoria del gasto programado en el MCE, Transporte (02 03 01). El impacto presupuestario de la presente propuesta ya está incluido en el presupuesto para la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1406/2002, elaborada por la Comisión.

El impacto presupuestario más allá del actual marco financiero plurianual es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el marco financiero plurianual.

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

Duración limitada

- Propuesta/iniciativa en vigor desde el [DD/MM]AAAA hasta el [DD/MM]AAAA
- Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA

Duración ilimitada

- Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA [n.a.]
- y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)³²

Gestión directa por la Comisión mediante las

- agencias ejecutivas

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

- organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);
- el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
- los organismos contemplados en los artículos 70 y 71;
- organismos de Derecho público;
- organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
- organismos o personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del TUE, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

Observaciones

La gestión de la Directiva propuesta correrá a cargo, en general, de los servicios de la Comisión, con los que colaborará la Agencia Europea de Seguridad Marítima, si procede.

Los Estados miembros deberán transponer las disposiciones de la Directiva en el plazo correspondiente.

³² Los detalles sobre los métodos de ejecución presupuestaria y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BUDGpedia: <https://myintracomm.ec.europa.eu/corp/budget/financial-rules/budget-implementation/Pages/implementation-methods.aspx>

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

La Comisión será, en general, responsable de la aplicación de la Directiva propuesta, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y el cumplimiento por parte de los Estados miembros.

La Comisión dispone de medios casi en tiempo real para supervisar la aplicación de las disposiciones de la Directiva en y por parte de los Estados miembros, ya que los resultados de las inspecciones de control por el Estado rector del puerto deben cargarse en la base de datos Thetis en un plazo de 72 horas a partir de la inspección. De este modo, la Comisión o la AESM pueden supervisar la base de datos Thetis para verificar que se están llevando a cabo las inspecciones necesarias y que los informes se cargan en la base de datos. Estos indicadores también serán supervisados para las inspecciones realizadas a bordo de buques pesqueros de eslora superior a 24 metros por los Estados miembros que lleven a cabo dichas inspecciones.

La Comisión o la AESM pueden hacer un seguimiento semanal eficaz de los progresos de los Estados miembros y estos saben que se les está supervisando si una medida pasa a ser obligatoria. En ese caso, la Comisión puede actuar rápidamente para subsanar cualquier deficiencia, por ejemplo mediante apoyo técnico adicional o formación impartida por la AESM, o mediante el inicio de un procedimiento de infracción por la Comisión.

La AESM, en nombre de la Comisión, también realiza visitas a los Estados miembros para verificar las operaciones sobre el terreno.

Los Estados miembros necesitan tener un sistema de gestión de la calidad (SGC) para certificar que su organización y sus políticas, procesos, recursos y documentación son adecuados para alcanzar sus objetivos. Ese sistema deberá certificarse y, posteriormente, someterse a una auditoría cada cinco años. Los Estados miembros tendrán que compartir con la Comisión o la AESM los resultados de las auditorías llevadas a cabo por el organismo acreditado, de manera que la administración de control de los buques por el Estado rector del puerto pueda conservar su certificación SGC.

La AESM llevará a cabo un análisis horizontal, en el cual dará una indicación de cómo funciona la legislación y determinará las carencias y lo que puede hacerse para abordarlas, e informará a la Comisión y a los Estados miembros, mediante deliberaciones en talleres, entre otras cosas.

Por último, diez años después de la fecha de aplicación del acto legislativo, los servicios de la Comisión deberían llevar a cabo una evaluación para verificar en qué medida se han alcanzado los objetivos de la iniciativa.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. *Justificación del / de los modo(s) de gestión, del/ de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos*

La Comisión será, en general, responsable de la aplicación de la Directiva propuesta, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo sobre su eficacia y aplicación. La Comisión estará asistida por la AESM, según proceda, en la prestación de servicios informáticos y el desarrollo de las herramientas informáticas necesarias para las

disposiciones en materia de notificación, supervisión y verificación de la Directiva propuesta, así como en la organización de actividades de formación. Se exigirá a los Estados miembros que lleven a cabo la transposición de la Directiva a su legislación nacional en el plazo mencionado en la Directiva. Las actividades de control del cumplimiento se llevarán a cabo como parte del control por el Estado rector del puerto.

2.2.2. *Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos*

Si bien la Comisión será responsable, en general, de la implementación de la Directiva propuesta, así como de la presentación de informes al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y el cumplimiento por parte de los Estados miembros, la Agencia Europea de Seguridad Marítima tendrá la responsabilidad sobre su funcionamiento y sobre la aplicación de su marco de control interno. Será necesario desarrollar herramientas y módulos informáticos, así como impartir formación a los funcionarios de control por el Estado rector del puerto, y los Estados miembros deberán llevar a cabo el control del cumplimiento.

La AESM es la mejor situada para llevar a cabo la notificación y la evaluación de las tareas de cumplimiento, al tratarse de un trabajo técnico que requiere gran experiencia en gestión de datos además de conocimientos detallados de las complejas cuestiones técnicas relacionadas con los certificados electrónicos y la formación.

Los Estados miembros son los mejor situados para controlar la aplicación de la Directiva propuesta, en particular vigilando continuamente el control del Estado rector del puerto de manera armonizada.

La DG MOVE aplicará los controles necesarios en consonancia con la estrategia de supervisión adoptada en 2017 sobre las relaciones de la DG con los organismos descentralizados y las empresas comunes. En el marco de la estrategia, la DG MOVE supervisa los indicadores de rendimiento para la ejecución del presupuesto, las recomendaciones de auditoría y las cuestiones administrativas. La Agencia presenta un informe semestral. Los controles realizados sobre la supervisión de la Agencia, así como sobre la gestión financiera y presupuestaria correspondiente, se ajustan a la estrategia de control de la DG MOVE, actualizada en 2022.

Los recursos adicionales puestos a disposición de la AESM estarán cubiertos por el sistema de control interno y gestión del riesgo de la AESM, que está armonizado con las normas internacionales pertinentes e incluye controles específicos para prevenir los conflictos de intereses y garantizar la protección de los denunciantes.

2.2.3. *Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)*

En el marco de la Directiva propuesta, se proporcionará financiación adicional únicamente a la AESM, que deberá desarrollar herramientas y módulos informáticos, además de impartir formación a los funcionarios nacionales de control del Estado rector del puerto.

La AESM es plenamente responsable de la ejecución de su presupuesto, mientras que la DG MOVE es responsable del pago periódico de las contribuciones establecidas por la Autoridad Presupuestaria. El nivel previsto de riesgo de error en el momento del pago y en el momento del cierre es similar al de las subvenciones presupuestarias concedidas a la Agencia.

No se prevé que las tareas adicionales derivadas de la revisión propuesta generen controles adicionales específicos. Por lo tanto, según las previsiones, el coste del control para la DG MOVE (medido con respecto al valor de los fondos gestionados) se mantendrá estable.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

La Directiva propuesta contiene varias disposiciones destinadas específicamente a prevenir el fraude y las irregularidades. Los Estados miembros deberán tener un sistema de gestión de la calidad (SGC) para certificar que su organización y sus políticas, procesos, recursos y documentación son adecuados para alcanzar sus objetivos. Ese sistema deberá certificarse y, posteriormente, someterse a una auditoría cada cinco años. Los Estados miembros tendrán que compartir con la Comisión o la AESM los resultados de las auditorías llevadas a cabo por el organismo acreditado, de manera que la administración de control de los buques por el Estado rector del puerto pueda conservar su certificación SGC. La Directiva también establece que todos los informes de inspección de control por el Estado rector del puerto deben ser validados por una persona distinta del inspector que llevó a cabo la inspección (ya sea otro inspector de control del Estado rector del puerto o un supervisor) antes de que el informe de inspección se transfiera a la base de datos.

La AESM aplica los principios de lucha contra el fraude de las agencias descentralizadas de la UE, en consonancia con el enfoque de la Comisión. En marzo de 2021, la Agencia adoptó una estrategia de lucha contra el fraude actualizada, basada en la metodología y las orientaciones para la estrategia de lucha contra el fraude presentadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), así como en la estrategia de lucha contra el fraude de la DG MOVE. Proporciona un marco que aborda las cuestiones de prevención, la detección y las condiciones para la investigación del fraude a nivel de la Agencia. La AESM adapta y mejora continuamente sus políticas y acciones para promover el máximo nivel de integridad de su personal, apoyar la prevención y detección eficaces del riesgo de fraude y establecer los procedimientos adecuados para notificar y manejar posibles casos de fraude y sus resultados. Además, la AESM adoptó en 2015 una política en materia de conflictos de intereses para su Consejo de Administración.

La AESM colabora con los servicios de la Comisión en aspectos relativos a la prevención del fraude y las irregularidades. La Comisión garantizará que esta cooperación continúe y se vea reforzada.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND ³³ .	de países de la AELC ³⁴	de países candidatos y candidatos	de otros terceros países	otros ingresos afectados

³³ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

³⁴ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

				potenciales 35		
1	02 10 02	CND	SÍ	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

³⁵ Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	1	Mercado único, innovación y economía digital
--	---	--

Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM)			Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
Título 1:	Créditos de compromiso	(1)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
	Créditos de pago	(2)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Título 2:	Créditos de compromiso	(1a)					
	Créditos de pago	(2a)					
Título 3:	Créditos de compromiso	(3a)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
	Créditos de pago	(3b)	0,068	0,479	0,504	1,778	2,829
TOTAL de los créditos para la AESM	Créditos de compromiso	=1+1a +3a	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Créditos de pago	=2+2a +3b	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

El impacto presupuestario más allá del actual marco financiero plurianual es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el marco financiero plurianual.

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL
DG: <.....>							
• Recursos humanos							
• Otros gastos administrativos							
TOTAL para la DG <...>	Créditos						

TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los créditos de compromiso = Total de los créditos de pago)							
--	---	--	--	--	--	--	--	--

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
TOTAL de los créditos correspondientes las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Créditos de compromiso	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078
	Créditos de pago	0,239	0,821	0,846	4,172	6,078

El impacto presupuestario más allá del actual marco financiero plurianual es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el marco financiero plurianual.

3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de la AESM*

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados ↓			Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)										TOTAL			
	RESULTADOS																			
	Tipo ³⁶	Coste medio	°	Coste	°	Coste	°	Coste	°	Coste	°	Coste	°	Coste	°	Coste	°	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ³⁷ ...																				
- Resultado																				
- Resultado																				
- Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 1																				
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 ...																				
- Resultado																				
Subtotal del objetivo específico n.º 2																				
COSTE TOTAL																				

Cuando proceda, los importes reflejan la suma de la contribución de la Unión a la agencia y otros ingresos de la agencia (tasas e ingresos).

³⁶ Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, kilómetros de carreteras construidos, etc.).

³⁷ Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...»

3.2.3. Incidencia estimada en los recursos humanos de la AESM

3.2.3.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal) Cuando proceda, los importes reflejan la suma de la contribución de la Unión a la agencia y otros ingresos de la agencia (tasas e ingresos).

	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporales (categoría AD)	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
Agentes temporales (categoría AST)					
Agentes contractuales					
Expertos nacionales en comisión de servicios					

TOTAL	0,171	0,342	0,342	2,394	3,249
--------------	--------------	--------------	--------------	--------------	--------------

El impacto presupuestario más allá del actual marco financiero plurianual es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el marco financiero plurianual.

Necesidades de personal (EJC):

	Año 2025	Año 2026	Año 2027	Año 2028-2034	TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	------------------	-------

Agentes temporales (categoría AD)	2	2	2	2	2
Agentes temporales (categoría AST)					
Agentes contractuales					
Expertos nacionales en comisión de servicios					

TOTAL	2	2	2	2	2
--------------	----------	----------	----------	----------	----------

El impacto presupuestario más allá del actual marco financiero plurianual es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el marco financiero plurianual.

La AESM empezará a preparar la contratación tan pronto como se adopte la propuesta. Los costes se calculan en la hipótesis de que los 2 EJC se contratan a partir del 1 de julio de 2025. Por lo tanto, durante el primer año solo se necesita el 50 % de los costes en concepto de recursos humanos.

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos para la DG matriz

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en valores enteros (o, a lo sumo, con un decimal)

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)							
20 01 02 01 y 20 01 02 02 (sede y oficinas de Representación de la Comisión)							
20 01 02 03 (Delegaciones)							
01 01 01 01 (Investigación indirecta)							
10 01 05 01 (Investigación directa)							
• Personal externo (en equivalencia a tiempo completo: ETC)³⁸							
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)							
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)							
Línea(s) presupuestaria(s) (especificar) ³⁹	- en la sede ⁴⁰						
	- en las Delegaciones						
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)							
10 01 05 02 (AC, ENCS, INT - investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificar)							

³⁸ AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JPD = joven profesional en delegación.

³⁹ Subtecho para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

⁴⁰ Principalmente para los fondos de la política de cohesión de la UE, el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (Feader) y el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA).

TOTAL							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	

En el anexo V, sección 3, debe incluirse una descripción del cálculo del coste de las unidades de EJC.

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

Las tareas asignadas a la AESM requerirán la reprogramación de la línea presupuestaria para la contribución anual a la Agencia (02 10 02) en el marco financiero plurianual vigente. El aumento de los créditos para la AESM se compensará con una reducción compensatoria del gasto programado en el MCE, Transporte (02 03 01) en el marco financiero plurianual vigente. El impacto presupuestario más allá del actual marco financiero plurianual es un resumen indicativo, sin perjuicio del futuro acuerdo sobre el marco financiero plurianual.

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual⁴¹.

Explicar qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.
- La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especificar el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

⁴¹ Véanse los artículos 12 y 13 del Reglamento (UE, Euratom) n.º 2093/2020 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en otros ingresos

indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁴²					Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3				
Artículo									

En el caso de los ingresos diversos «asignados», especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercute(n)

Especificar el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

⁴² Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.