



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 21 de febrero de 2022
(OR. en)

6405/22

**Expediente interinstitucional:
2022/0036 (COD)**

**MAR 28
OMI 18
CODEC 191**

PROPUESTA

De:	Por la secretaria general de la Comisión Europea, D. ^a Martine DEPREZ, directora
Fecha de recepción:	18 de febrero de 2022
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	COM(2022) 53 final
Asunto:	Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2003/25/CE en lo que se refiere a la inclusión de prescripciones de estabilidad mejoradas y su armonización con las prescripciones de estabilidad definidas por la Organización Marítima Internacional

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2022) 53 final.

Adj.: COM(2022) 53 final



Bruselas, 18.2.2022
COM(2022) 53 final

2022/0036 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2003/25/CE en lo que se refiere a la inclusión de prescripciones de estabilidad mejoradas y su armonización con las prescripciones de estabilidad definidas por la Organización Marítima Internacional

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2022) 29 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 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado¹.

En el marco del Programa de Adecuación y Eficacia de la Reglamentación (REFIT) y del Programa de Mejora de la Legislación de la Comisión, y como seguimiento inmediato del control de adecuación de la legislación de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje², la Comisión presentó en 2017 tres propuestas de modificación de dicha legislación. El 15 de noviembre de 2017, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron la Directiva 2017/2108³, la Directiva 2017/2109⁴ y la Directiva 2017/2110⁵.

La Directiva 2003/25/CE, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, también formaba parte de dicho control de adecuación. Sin embargo, la Comisión no presentó una propuesta de modificación porque en ese momento se estaban debatiendo en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI) las normas de estabilidad aplicables a los buques con avería. Tras la adopción de las normas internacionales revisadas⁶, la Comisión está ahora dispuesta a proponer la modificación de las prescripciones de estabilidad con avería de la UE.

El objetivo general de la revisión de la legislación de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje es la simplificación y racionalización del marco regulador vigente, a fin de i) mantener las normas de la UE cuando sean necesarias y proporcionadas; ii) velar por su correcta aplicación, y iii) eliminar una posible duplicación de obligaciones y la incoherencia entre actos legislativos relacionados. El objetivo global es proporcionar un marco jurídico claro, sencillo y actualizado, que sea más fácil de aplicar, supervisar y hacer ejecutar, de modo que se aumente el nivel de seguridad general.

¹ DO L 123 de 17.5.2003, p. 22.

² Sus resultados fueron comunicados al Parlamento Europeo y al Consejo el 16 de octubre de 2015 [COM(2015) 508].

³ Directiva (UE) 2017/2108 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 315 de 30.11.2017, p. 40).

⁴ Directiva (UE) 2017/2109 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, que modifica la Directiva 98/41/CE del Consejo, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos, y la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros (DO L 315 de 30.11.2017, p. 52).

⁵ Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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, p. 61).

⁶ Normas consagradas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74) en su versión enmendada (enmiendas del año 2020, denominadas «Convenio SOLAS 2020»).

En el caso de los buques que realizan travesías internacionales, incluidos los viajes entre dos Estados miembros, se aplican los convenios internacionales (dentro del ámbito de competencia de la OMI) y determinadas normas de la UE. El convenio más importante en materia de seguridad es el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974 y su Protocolo de 1988. Las prescripciones generales de estabilidad contenidas en SOLAS 90 (tal como se definen en el texto de la Directiva con todas las enmiendas aplicables) se establecieron de forma determinista y se incluyeron en la regla II-1/B/8 del Convenio SOLAS. Estas prescripciones son aplicables en toda la Unión habida cuenta de la aplicación directa del Convenio SOLAS a los viajes internacionales y de la aplicación a los viajes nacionales de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (versión refundida)⁷.

Además de las prescripciones internacionales, se aplican normas específicas de la UE a los buques de pasaje, a los buques de pasaje de transbordo rodado y a las naves de gran velocidad. La Directiva 2003/25/CE establece prescripciones de estabilidad para los buques de pasaje de transbordo rodado en caso de avería que se aplican a todos los buques de pasaje de transbordo rodado que realicen viajes internacionales en servicio regular a partir de o hacia un puerto de un Estado miembro, con independencia de su pabellón. Su objetivo es garantizar la estabilidad de este tipo de buques después de sufrir una avería, lo que incrementará su flotabilidad en caso de avería de colisión. A raíz del accidente del *MS Estonia* el 28 de septiembre de 1994, ocho países europeos (incluidos siete Estados miembros) pusieron en marcha la iniciativa (Acuerdo de Estocolmo del 28 de febrero de 1996) destinada a introducir una norma de estabilidad con avería más estricta para los buques de pasaje de transbordo rodado con avería, a fin de tener en cuenta el efecto de la acumulación de agua en la cubierta y permitir al buque conservar la flotabilidad en condiciones más adversas que las de la norma SOLAS 90, hasta 4 m de altura representativa de ola. Esta iniciativa llevó a la Comisión a presentar una propuesta de Directiva y la posterior adopción de la Directiva 2003/25/CE por el Parlamento Europeo y el Consejo.

Las prescripciones específicas de estabilidad de la UE se suman a las prescripciones de estabilidad con avería del Convenio SOLAS para tener en cuenta el agua en la cubierta de los buques de pasaje de transbordo rodado cuando estos sufren una avería. La cantidad de agua depende del francobordo con avería y de la altura representativa de ola en la zona de operación. Las prescripciones establecidas en la Directiva 2003/25/CE también son aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado que operan a escala nacional en la Unión Europea en virtud de la Directiva 2009/45/CE. Esta Directiva divide los buques y las zonas marítimas en cuatro categorías (A, B C y D) en función de la distancia de la costa y de la altura significativa de las olas. En los buques de pasaje de transbordo rodado de las clases A, B y C deben aplicarse las prescripciones de la Directiva 2003/25/CE.

El REFIT de la legislación relativa a la seguridad de los buques de pasaje dio lugar a una recomendación para evaluar la posibilidad de armonizar con la legislación internacional el enfoque regulador de la UE en materia de prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, siempre que se mantenga como mínimo el nivel de seguridad actual determinado por la Directiva 2003/25/CE.

A la vista de las diferencias entre el Convenio SOLAS revisado (versión aplicable a partir de 2020) y las prescripciones específicas de la UE sobre estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, se evaluó la necesidad de la Directiva 2003/25/CE y

⁷ DO L 163 de 25.6.2009, p. 1.

su valor añadido en función de si las prescripciones del Convenio SOLAS garantizaban el mismo nivel de seguridad.

De acuerdo con las conclusiones del REFIT de la Comisión y teniendo en cuenta la evolución a escala internacional, se encomendó a la Comisión la tarea de evaluar la posibilidad de proponer la modificación o derogación de las prescripciones específicas de la UE sobre estabilidad con avería aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, sobre la base de normas internacionales, si estas se actualizaran (a partir de 2020) de manera satisfactoria para la Unión. Con este objetivo, se llevó a cabo un estudio técnico en el que se analizaron las opciones técnicas y políticas, a saber, las distintas opciones relativas al índice de compartimentado R exigido, las limitaciones de altura de las olas impuestas por la Directiva 2009/45/CE en un concepto probabilístico y alternativas a las prescripciones deterministas adicionales. También se evaluó si las prescripciones contenidas en la Directiva 2003/25/CE seguirían siendo pertinentes mientras no se demostrase que el nivel correspondiente de seguridad determinado a escala internacional es equivalente o superior.

Aparte de las soluciones técnicas para el cálculo de la estabilidad con avería en diversos tipos de buques, los resultados del estudio técnico también han dado lugar a la recomendación de no tener en cuenta las limitaciones de altura de las olas en el concepto probabilístico. Con arreglo a los cálculos que se realizaron a partir del buque de muestra, no parece que las limitaciones de altura de las olas debidas al factor S normalizado o a la altura significativa de las olas prevista tengan un impacto considerable en la flotabilidad global expresada mediante el índice A. Por lo tanto, no procede introducir prescripciones separadas con respecto a las limitaciones operativas de altura de las olas para la estabilidad con avería en un concepto probabilístico.

Teniendo en cuenta los resultados del estudio y el objetivo general de simplificar y racionalizar el marco regulador de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje, se ha elaborado una propuesta de modificación de la Directiva 2003/25/CE. Los objetivos específicos de la revisión son los siguientes:

- garantizar, en la medida de lo posible, la coherencia con las normas internacionales para los buques de pasaje en materia de estabilidad con avería, recientemente actualizadas, que se acordaron en la OMI;
- reducir la complejidad y la carga técnica y administrativa, derivadas principalmente de la existencia de dos regímenes diferentes de evaluación de la flotabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado en caso de avería;
- reducir en la medida de lo posible la ambigüedad de las definiciones y las prescripciones a la luz de la Directiva 2009/45/CE modificada, y
- eliminar las disposiciones obsoletas relativas a los instrumentos internacionales que ya no son pertinentes o que ya no están en vigor.

En aras de la claridad y la coherencia, la presente propuesta también actualiza numerosas definiciones y referencias de la legislación pertinente de la UE y de las reglas del Convenio SOLAS.

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

La propuesta es plenamente coherente con las tres Directivas modificativas sobre la seguridad de los buques de pasaje adoptadas en diciembre de 2017 (Directivas 2017/2108, 2017/2109 y

2017/2110). También es coherente con la Directiva 2009/16/CE⁸ sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto. La propuesta se ajusta plenamente a las recomendaciones del control de adecuación y al Libro Blanco de 2011 sobre el futuro de los transportes⁹, que reconocía la necesidad de modernizar el actual marco legislativo de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje.

- **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 se mantenga al paso de la evolución política, social y tecnológica. Responde, asimismo, a las metas de la Estrategia de Transporte Marítimo hasta 2018, dado que vela por la calidad de los servicios regulares de transbordadores para transporte de pasajeros dentro de la UE.

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)**

A petición del Consejo¹⁰, la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje se ha inspirado y configurado principalmente en función de los imperativos internacionales y como reacción a una serie de accidentes graves (por ejemplo, los accidentes del *Herald of Free Enterprise* o del *MS Estonia*). En comparación con las normas internacionales codificadas en los convenios de la OMI, algunos aspectos se han vuelto más restrictivos a escala de la Unión, como ocurre con las prescripciones de estabilidad con avería de los buques de transbordo rodado especificadas en la Directiva 2003/25/CE.

La mayoría de los Estados miembros se ven afectados por la legislación en materia de seguridad de los buques de pasaje como Estados de abanderamiento y como Estados rectores de los puertos, con la excepción de cuatro países sin litoral.

- **Proporcionalidad**

La propuesta se ha elaborado a la luz de los últimos avances a escala internacional y de los resultados del estudio técnico de la Comisión que comparó el marco regulador previsto en la Directiva 2003/25/CE con el establecido por el Convenio SOLAS 2020, identificando y aportando pruebas de cualquier posible laguna en materia de seguridad entre los dos conjuntos de normas. La Comisión también identificó, evaluó y estudió medidas alternativas que podrían colmar esas lagunas en materia de seguridad (con el objetivo de aumentar dicha seguridad) teniendo en cuenta la flotabilidad general del buque.

La propuesta de modificar las prescripciones de estabilidad con avería de los buques de pasaje de transbordo rodado recién contruidos y certificados, y de eliminar solapamientos, así como

⁸ Ídem.

⁹ Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible» [COM(2011) 144].

¹⁰ Resolución del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, sobre la seguridad de los buques de transbordo rodado de pasajeros (94/C 379/05), (DO C 379 de 31.12.1994, p. 8).

definiciones y referencias obsoletas se considera la única opción proporcionada y coherente, ya que garantiza que el nivel elevado de seguridad actual no se vea comprometido.

De conformidad con el principio de proporcionalidad, una Directiva sigue siendo la forma más adecuada de alcanzar los objetivos. Establece unos principios y unos niveles de seguridad comunes, a la vez que garantiza su cumplimiento, pero deja que los Estados miembros elijan los procedimientos oportunos desde el punto de vista técnico y práctico. De este modo, deja a cada Estado miembro la responsabilidad de decidir sobre las herramientas de aplicación que mejor convengan a su sistema interno. Una Directiva también garantiza que el objetivo de simplificación de la presente propuesta se alcance en la mayor medida posible, si bien dicho objetivo será determinado en última instancia por cada Estado miembro durante su aplicación.

- **Elección del instrumento**

Con el fin de garantizar una redacción jurídica clara y coherente, se considera que una Directiva modificativa es la solución jurídica más adecuada.

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

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

El control de adecuación puso de manifiesto que los objetivos clave de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje desde el punto de vista de la seguridad de los pasajeros se están cumpliendo en general y que siguen siendo muy pertinentes. El marco jurídico de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje ha tenido como resultado el establecimiento de un nivel común de seguridad para estos buques en la Unión, de una igualdad de condiciones entre operadores y de una mayor transferencia de buques entre Estados miembros. El control de adecuación puso también de manifiesto que hay margen para seguir mejorando tanto el nivel de seguridad como la eficiencia y la proporcionalidad de algunos de los requisitos reglamentarios. Se formularon recomendaciones para simplificar, aclarar y derogar diversos requisitos ambiguos, anticuados o redundantes. Con respecto a las prescripciones de estabilidad con avería, el control de adecuación recomendó evaluar la posibilidad de proponer la modificación o derogación de las prescripciones específicas de la UE aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado, sobre la base de las normas internacionales mejoradas.

- **Consultas con las partes interesadas**

Dado el carácter técnico de la propuesta prevista, se ha considerado que el instrumento de consulta más adecuado era una consulta específica. Se ha consultado a los expertos nacionales en el marco del Grupo de Expertos sobre Seguridad de los Buques de Pasaje. En el marco del estudio técnico externalizado, se organizaron dos talleres en los que se invitó a participar a todos los Estados miembros, así como a la industria y a las asociaciones de pasajeros.

Los resultados del estudio técnico externalizado por la Comisión a efectos de la preparación de la presente revisión figuran en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la presente propuesta. La estructura propuesta de prescripciones de estabilidad con avería en función de la capacidad de los buques contó con el apoyo de una gran mayoría de expertos nacionales. Sobre la base de observaciones cuidadosamente revisadas que formularon los expertos nacionales y las partes interesadas, se introdujeron en la propuesta alternativas temporales para los buques recién construidos autorizados a transportar 1 350

personas o menos. Está previsto evaluar el uso de estas dos opciones diez años después de la aplicación de la modificación.

Todas las observaciones y propuestas presentadas por los expertos nacionales y las partes interesadas del sector industrial durante los debates en las reuniones del Grupo de Expertos se evaluaron teniendo en cuenta el objetivo general de garantizar que, como mínimo, se mantenga el nivel de seguridad existente.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Este análisis se basa principalmente en los datos recopilados durante el proceso de control de adecuación, según se recoge en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión titulado «Adaptar el rumbo: control de adecuación de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje», que se adoptó el 16 de octubre de 2015¹¹.

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

- **Evaluación de impacto**

La propuesta es consecuencia directa del control de adecuación, que permitió determinar con detalle las cuestiones susceptibles de armonización y simplificación y evaluar su potencial. Como se destaca en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión, la presente propuesta es de carácter muy técnico. Se basa en los resultados de un estudio técnico realizado en cooperación con expertos altamente especializados con conocimientos específicos en este ámbito. Además, la presente iniciativa prevé una armonización con las normas internacionales establecidas por la OMI. En consonancia con las directrices de la Comisión para la mejora de la legislación, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto exhaustiva.

No obstante, la presente propuesta va acompañada de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión, que recuerda las recomendaciones del control de adecuación y explica la lógica de las soluciones propuestas tanto desde un punto de vista técnico como desde uno jurídico. La propuesta incluye un resumen de los resultados del estudio técnico de la Comisión realizado en apoyo de esta iniciativa

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

El objetivo principal de la presente propuesta es reducir la complejidad y la carga técnica y administrativa con respecto a las prescripciones de estabilidad con avería, que se derivan principalmente de la existencia de dos regímenes diferentes de evaluación de la flotabilidad de los buques de pasaje de transbordo rodado con avería. También tiene como objetivo garantizar, en la medida de lo posible, la coherencia con las normas internacionales para los buques de pasaje en materia de estabilidad con avería, recientemente actualizadas, que se acordaron en la OMI. La armonización prevista con las normas internacionales y la simplificación racionalizarán la carga que representa el cálculo para las empresas y los operadores de construcción naval.

¹¹ SWD(2015) 197.

- **Derechos fundamentales**

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

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

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

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

Según las orientaciones para la mejora de la legislación¹², no se requieren planes de aplicación para las directivas con un ámbito de aplicación muy técnico.

Se han determinado mecanismos adecuados de seguimiento e información para los Estados miembros, teniendo en cuenta el hecho de que en el proyecto de Directiva modificativa se han propuesto soluciones técnicas alternativas para algunas categorías de buques. Los datos clave sobre los buques recién construidos y los cálculos de la estabilidad con avería se recopilarán y evaluarán con la ayuda de la AESM. Transcurridos diez años desde la aplicación de las prescripciones revisadas, se llevará a cabo una evaluación y se revisará la Directiva.

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

No se requieren documentos explicativos: aunque las prescripciones modificadas que contiene la Directiva son de carácter técnico, no son complejas para sus destinatarios.

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

El artículo 1 del proyecto de Directiva modificativa, que constituye su parte principal, contiene modificaciones de numerosas disposiciones de la Directiva 2003/25/CE.

Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

En el apartado 1 se modifican una serie de definiciones existentes, como «buque existente», «buque nuevo», «servicio regular», «Estado rector del puerto» y «prescripciones específicas de estabilidad».

Alturas representativas de ola

El apartado 2 define mejor el concepto de «altura representativa de ola» y limita su aplicación a los buques que cumplan las prescripciones específicas de estabilidad con avería que figuran en el anexo I, sección A, de la Directiva 2003/25/CE.

Zonas marítimas

El apartado 3 ha simplificado la obligación de los Estados miembros de publicar sus listas de zonas marítimas junto con los valores de las alturas representativas de ola.

Prescripciones específicas de estabilidad

El apartado 4 contiene las prescripciones específicas de estabilidad revisadas. Estas normas se dividen a) en función de la fecha de colocación de la quilla de los buques o de la fecha en que

¹² <https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/better-regulation-guidelines-preparing-proposals-implementation-transposition.pdf>

los buques se encontraban en una fase similar de construcción; y b) en función de la capacidad de los buques para transportar pasajeros a bordo. Los buques existentes y ya certificados seguirán aplicando las prescripciones actuales, mientras que los buques recién construidos y certificados que entren en servicio regular en la UE tendrán que cumplir las normas internacionales actualizadas (Convenio SOLAS 2020, aplicable a los buques con capacidad de transportar a más de 1 350 personas a bordo) combinadas con la prescripción específica de la UE para el índice R (Convenio SOLAS 2020 + nivel SDC3 del valor del índice R, aplicable a los buques con capacidad de transportar a más de 1 350 personas a bordo).

Durante un período transitorio de diez años, se han previsto dos alternativas a las prescripciones de estabilidad respecto a los buques con capacidad para transportar a 1 350 personas o menos a bordo: las normas actuales del anexo I, sección A, o las normas actualizadas del anexo I, sección B. Tras el período de diez años, se evaluaría el uso de estas dos opciones y se revisaría la Directiva en consecuencia.

El apartado 5 suprime las disposiciones redundantes sobre la «introducción de las prescripciones específicas de estabilidad», proceso que siguió a la adopción de la Directiva 2003/25/CE.

El apartado 6 contiene las modificaciones necesarias de las disposiciones relativas a los «certificados». Estos cambios se derivan de la introducción de una nueva sección B del anexo I en la Directiva 2003/25/CE y de las modificaciones introducidas por la Directiva (UE) 2017/2110, que abandonó el concepto de «Estado de acogida» y lo sustituyó por el término «Estado rector del puerto».

El apartado 7 modifica las disposiciones relativas a los «servicios de temporada o de corta duración», reflejando la revisión del «Estado de acogida» a «Estado rector del puerto», así como la aplicación limitada del concepto de altura representativa de ola a los buques que cumplan las prescripciones de estabilidad que figuran en el anexo I, sección A.

En el apartado 8 se anuncia la revisión de la aplicación de la prescripción de estabilidad revisada diez años después de su adopción.

El apartado 9 contiene varias revisiones formales de la prescripción de estabilidad actual que deben figurar en el anexo I, sección A.

El apartado 10 introduce nuevas prescripciones específicas de estabilidad en el anexo I, sección B.

El apartado 11 introduce un nuevo anexo III, en el que se define el conjunto de datos técnicos que los Estados miembros deben notificar a la Comisión en relación con todos los buques de pasaje de transbordo rodado recién construidos y certificados que se introduzcan en servicio regular en la Unión. Estos datos se utilizarían a efectos de la evaluación de la aplicación de la Directiva 2003/25/CE modificada.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2003/25/CE en lo que se refiere a la inclusión de prescripciones de estabilidad mejoradas y su armonización con las prescripciones de estabilidad definidas por la Organización Marítima Internacional

(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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹³,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁴,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵ establece prescripciones específicas de estabilidad uniformes aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado que mejoran la flotabilidad de este tipo de buques en caso de avería por colisión y proporcionan un alto nivel de seguridad para los pasajeros y la tripulación, en combinación con las prescripciones establecidas en el Convenio SOLAS vigente en la fecha de adopción de la Directiva (SOLAS 90).
- (2) El 15 de junio de 2017, mediante la Resolución MSC.421(98), la Organización Marítima Internacional (OMI) adoptó unas disposiciones específicas revisadas sobre las normas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje con avería que se aplican también a los buques de pasaje de transbordo rodado. Es necesario tener en cuenta esta evolución a escala internacional y armonizar las normas y prescripciones de la Unión con las establecidas en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar («Convenio SOLAS»), que son de aplicación para los buques de pasaje de transbordo rodado que realizan travesías internacionales.
- (3) La Resolución 14 de la OMI, adoptada en la Conferencia SOLAS de 1995, autorizaba a los miembros de la OMI a celebrar acuerdos regionales si consideraban que las

¹³ DO C de , p. .

¹⁴ DO C de , p. .

¹⁵ Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (DO L 123 de 17.5.2003, p. 22).

condiciones marítimas preponderantes y otras condiciones locales requerían prescripciones específicas de estabilidad en una zona determinada. Las prescripciones de estabilidad con avería deterministas aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado establecidas en el anexo I de la Directiva 2003/25/CE difieren de las nuevas prescripciones probabilísticas internacionales, en las que la seguridad de un buque de pasaje de transbordo rodado se mide en función de la probabilidad de flotabilidad tras una colisión. El régimen probabilístico internacional figura en el capítulo II-1 del Convenio SOLAS. Las nuevas prescripciones deben incorporarse a la Directiva 2003/25/CE.

- (4) Las prescripciones establecidas en la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶ siguen siendo aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado. Las prescripciones de estabilidad del Convenio SOLAS 2020 para los distintos tamaños de los buques de pasaje de transbordo rodado garantizan un nivel de seguridad; al evaluarse este nivel, se llegó a la conclusión de que la aplicación de dichas prescripciones representa una reducción significativa del riesgo para los buques de pasaje de transbordo rodado autorizados a transportar más de 1 350 personas a bordo, en comparación con las prescripciones incluidas en la Directiva 2003/25/CE, en combinación con el Convenio SOLAS, en su versión modificada por los instrumentos pertinentes de la OMI aplicables en el momento de su adopción («SOLAS 90»).
- (5) Las prescripciones de estabilidad recogidas en la presente Directiva aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado autorizados a transportar 1 350 personas o menos a bordo serían difíciles de implantar en determinados diseños de esos buques. Por consiguiente, los agentes económicos que posean o utilicen dichos buques en servicio regular en la Unión deben tener la posibilidad de aplicar las prescripciones de estabilidad que estaban vigentes antes de la entrada en vigor de la presente Directiva. Los Estados miembros deben notificar a la Comisión el uso de esta opción junto con un conjunto de datos relativos a los buques afectados. Diez años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión debe evaluar el uso de la citada opción para decidir sobre una nueva revisión de la presente Directiva.
- (6) En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado autorizados a transportar 1 350 personas o menos a bordo, la aplicación facultativa de las prescripciones del Convenio SOLAS 2020 debe supeditarse a un nivel superior del índice R al definido en el Convenio SOLAS 2020 para alcanzar el nivel adecuado de seguridad.
- (7) A fin de garantizar el nivel de seguridad necesario, deben aplicarse también prescripciones específicas de estabilidad con avería a los buques de pasaje de transbordo rodado existentes que nunca hayan sido certificados de conformidad con la Directiva 2003/25/CE y que entren en servicio regular en la Unión.
- (8) Con objeto de que la Comisión pueda evaluar la aplicación de la presente Directiva e informar de ello al Parlamento Europeo y al Consejo, a más tardar el *[OP: insértese la fecha: diez años después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]*, los Estados miembros deben facilitar datos sobre cada nuevo buque de pasaje de transbordo rodado que sea certificado después del *[OP: insértese la fecha: un año después de la entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]* para el servicio regular de conformidad con las prescripciones de estabilidad contenidas en la presente Directiva con arreglo a la estructura que figura en el anexo.

¹⁶ Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

(9) Dado que la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷ fue modificada y la Directiva 1999/35/CE del Consejo¹⁸ fue derogada por la Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹, el concepto de «Estado de acogida» ya no es pertinente y, por tanto, debe sustituirse por el de «Estado rector del puerto».

(10) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2003/25/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2003/25/CE

La Directiva 2003/25/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) buque de pasaje de transbordo rodado existente, un buque de pasaje de transbordo rodado cuya quilla esté colocada o que se halle en una fase de construcción equivalente antes del [OP, *insértese la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa*]. Por «fase de construcción equivalente» se entiende aquella en la que:

- i) comienza la construcción identificable como propia de un buque concreto, y
- ii) ha comenzado, respecto del buque de que se trate, el montaje que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural o un 1 % de dicho total, si este segundo valor es menor;

c) buque de pasaje de transbordo rodado nuevo, un buque de pasaje de transbordo rodado que no sea un buque existente;»;

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

«e) Convenio SOLAS, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 y sus enmiendas en vigor;»;

c) se añaden los puntos siguientes *e bis*), *e ter*) y *e quater*):

«*e bis*) SOLAS 90, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, enmendado por los siguientes instrumentos de la OMI:

- Res.MSC.1(45);
- Res.MSC.6(48);

¹⁷ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

¹⁸ Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

¹⁹ Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017 (DO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

- Res.MSC.11(55);
- Res.MSC.13(57);
- Res.MSC.19(58);
- Res.MSC.26(60);
- Res.MSC.24(60);
- Res.MSC.27(61);
- Res.MSC.31(63);
- SOLAS/CONF.2/21;
- Res.MSC.42(64);
- Res.MSC.46(65);
- Res.MSC.57(67);
- Res.MSC.65(68);
- SOLAS/CONF.4/25;
- Res.MSC.69(69);
- Res.MSC.99(73);
- Res.MSC.117(74);

«e *ter*) Convenio SOLAS 2009, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, enmendado por la Resolución MSC.216(82);

«e *quater*) Convenio SOLAS 2020, el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, enmendado por la Resolución MSC.421(98);»;

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

«f) servicio regular, una serie de travesías efectuadas con buques de pasaje de transbordo rodado destinadas a garantizar el tráfico entre dos o más puertos, o una serie de viajes desde y hacia el mismo puerto sin escalas intermedias, bien:

- i) ajustándose a unos horarios públicos, o
- ii) con un grado de regularidad o frecuencia que lo convierten en una serie sistemática reconocible;»;

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

«i) Estado rector del puerto, el Estado miembro en cuyo territorio se encuentran los puertos desde o hacia los cuales presta servicio regular un buque de pasaje de transbordo rodado;»;

f) la letra k) se sustituye por el texto siguiente:

«k) prescripciones específicas de estabilidad, las prescripciones de estabilidad a que se refiere el artículo 6;»;

g) se añade la letra n) siguiente:

«n) operador, la persona física o entidad jurídica que haya asumido la responsabilidad de la explotación del buque.»;

2) en el artículo 3, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Cada Estado miembro, en su calidad de Estado rector del puerto, garantizará que los buques de pasaje de transbordo rodado que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea un Estado miembro cumplan plenamente con lo dispuesto en la presente Directiva antes de permitirles realizar viajes en servicio regular hacia o desde los puertos de dicho Estado miembro, de conformidad con la Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰.»;

3) el artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

Alturas representativas de ola

Las alturas representativas de ola (h_s) se utilizarán para determinar la altura del agua en la cubierta para vehículos al aplicar las prescripciones específicas de estabilidad del anexo I, sección A. Los valores de las alturas representativas de ola no se sobrepasarán con una probabilidad superior al 10 % anual.»;

4) el artículo 5 se modifica como sigue:

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

«1. Los Estados rectores de los puertos establecerán y mantendrán actualizada una lista de las zonas marítimas que cuenten con puertos con servicio regular de buques de pasaje de transbordo rodado a partir de o con destino a los mismos, así como los valores correspondientes de las alturas representativas de ola en dichas zonas.»;

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

«3. La lista será publicada en una base de datos pública disponible en la página de internet de la autoridad marítima competente. Se notificarán a la Comisión la ubicación de dicha información, así como las actualizaciones de la lista y su justificación.»;

5) el artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Prescripciones específicas de estabilidad

1. Sin perjuicio de la aplicación de la Directiva 2009/45/CE, los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos autorizados a transportar más de 1 350 personas a bordo cumplirán las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el capítulo II-1, parte B, del Convenio SOLAS 2020.
2. A elección del operador, los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos autorizados a transportar 1 350 personas o menos a bordo cumplirán:
 - a) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección A, de la presente Directiva, o
 - b) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección B, de la presente Directiva.

²⁰ Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, 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, p. 61).

En relación con cada buque, la administración del Estado del pabellón notificará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de expedición del certificado al que se refiere el artículo 8, la elección de la opción contemplada en el párrafo primero, letras a) o b), e incluirá con esa notificación los datos a los que se hace referencia en el anexo III.

3. En la aplicación de las prescripciones que figuran en el anexo I, sección A, los Estados miembros recurrirán a las directrices presentadas en el anexo II, siempre que ello sea factible y compatible con el diseño del buque de que se trate.
4. A elección del operador, los buques de pasaje de transbordo rodado existentes autorizados a transportar más de 1 350 personas a bordo, que se hayan introducido para operaciones de o hacia algún puerto de un Estado miembro en servicio regular después del *[OP: insértese la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]* y que nunca hayan sido certificados con arreglo a la presente Directiva, deberán cumplir:
 - a) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el capítulo II-1, parte B, del Convenio SOLAS 2020, o
 - b) las prescripciones específicas establecidas en el anexo I, sección A, de la presente Directiva, además de las establecidas en capítulo II-1, parte B, del Convenio SOLAS 2009.

La norma aplicada se anotará en el certificado del buque exigido en virtud del artículo 8.

5. A elección del operador, los buques de pasaje de transbordo rodado existentes autorizados a transportar 1 350 personas o menos a bordo, que se hayan introducido para operaciones de o hacia algún puerto de un Estado miembro en servicio regular después del *[OP: insértese la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]* y que nunca hayan sido certificados con arreglo a la presente Directiva, deberán cumplir:
 - a) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección A, de la presente Directiva,
 - b) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección B, de la presente Directiva, o
 - c) las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección A, de la presente Directiva, además de las establecidas en capítulo II-1, parte B, del Convenio SOLAS 2009.

La norma aplicada se anotará en el certificado del buque al que se refiere el artículo 8.

6. Los buques de pasaje de transbordo rodado existentes que prestaban servicio regular de o hacia un puerto de un Estado miembro el *[OP: insértese la fecha: un año después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]* cumplirán las prescripciones específicas de estabilidad que figuran en el anexo I en su versión anterior a la entrada en vigor de la *[OP: insértese el nombre de la Directiva modificativa]*.»;

6) se suprime el artículo 7;

7) el artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 8

Certificados

1. Todos los buques de pasaje de transbordo rodado nuevos y existentes que enarbolan el pabellón de un Estado miembro estarán en posesión de un certificado que confirme su conformidad con las prescripciones específicas de estabilidad a las que se refiere el artículo 6.

Los certificados serán expedidos por la administración del Estado del pabellón y podrán combinarse con otros certificados conexos. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado que cumplan las prescripciones específicas de estabilidad establecidas en el anexo I, sección A, el certificado indicará la altura representativa de ola hasta la cual el buque puede satisfacer las prescripciones específicas de estabilidad.

Este certificado será válido mientras el buque de pasaje de transbordo rodado opere en una zona caracterizada por una altura representativa de ola de igual o menor valor.

2. Todos los Estados miembros que actúen en calidad de Estado rector del puerto reconocerán los certificados expedidos por otro Estado miembro de conformidad con la presente Directiva.

3. Todos los Estados miembros que actúen en calidad de Estado rector del puerto reconocerán los certificados expedidos por terceros países en los que se certifique que determinados buques de pasaje de transbordo rodado cumplen las prescripciones específicas de estabilidad recogidas en la presente Directiva.»;

8) el artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9

Servicios de temporada o de corta duración

1. Si una compañía marítima que presta un servicio regular todo el año desea introducir más buques de pasaje de transbordo rodado para prestar ese servicio durante un período más breve, lo notificará a la autoridad competente del Estado o Estados rectores de los puertos a más tardar un mes antes de que dichos buques adicionales presten ese servicio.

2. No obstante, en los casos en que, a raíz de circunstancias imprevistas, deba sustituirse rápidamente un buque de pasaje de transbordo rodado para garantizar la continuidad del servicio, en lugar del requisito de notificación del apartado 1, serán de aplicación el artículo 4, apartado 4, de la Directiva (UE) 2017/2110 y el anexo XVII, punto 1.3, de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹.

3. Si una compañía marítima desea prestar un servicio regular durante un período determinado del año de duración máxima de seis meses, lo notificará a la autoridad competente del Estado o Estados rectores de los puertos a más tardar tres meses antes de la inauguración del servicio.

²¹ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

4. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado que cumplan las prescripciones específicas recogidas en el anexo I, sección A, y en aquellos casos en que los servicios a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo se realicen en condiciones de altura representativa de ola inferiores a las establecidas para la misma zona marítima sobre la base de un servicio anual, la autoridad competente podrá utilizar el valor de la altura representativa de ola aplicable durante este período de explotación más breve para determinar la altura del agua en cubierta al aplicar las prescripciones específicas de estabilidad que figuran en el anexo I, sección A. El valor de altura representativa de ola aplicable durante dicho período de explotación más breve lo fijarán de común acuerdo los Estados miembros o bien, siempre que ello sea aplicable y posible, los Estados miembros y los terceros países de ambos extremos de la ruta.

5. Tras el acuerdo de la autoridad competente del Estado o Estados rectores de los puertos en relación con cualquiera de los servicios contemplados en los apartados 1 y 2, los buques de pasaje de transbordo rodado que emprendan este tipo de operaciones deberán estar en posesión de un certificado que confirme la conformidad con las disposiciones de la presente Directiva, tal como se establece en el artículo 8, apartado 1.»;

9) se inserta el artículo 13 *bis* siguiente:

«Artículo 13 bis

Revisión

La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el [OP: insértese la fecha: diez años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva modificativa]. La información procedente de las notificaciones a que se refiere el artículo 6, apartado 2, se facilitará de forma anónima.»;

10) los anexos I y II de la Directiva 2003/25/CE se modificarán de acuerdo con lo establecido en el anexo I de la presente Directiva;

11) el texto del anexo II de la presente Directiva se añade como anexo III a la Directiva 2003/25/CE.

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 serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta