



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 5 de junio de 2023
(OR. en)

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

**10126/23
ADD 3**

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

NOTA DE TRANSMISIÓN

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.:	SWD(2023) 149 final
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento 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 – SWD(2023) 149 final.

Adj.: SWD(2023) 149 final



Bruselas, 1.6.2023
SWD(2023) 149 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

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

{COM(2023) 271 final} - {SEC(2023) 202 final} - {SWD(2023) 148 final}

Ficha resumen
Evaluación de impacto sobre una propuesta de revisión de la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema en la UE?
<p>La Directiva 2009/16/CE establece el régimen de la UE del control por el Estado rector del puerto, un sistema de inspección de buques de pabellón extranjero por inspectores en sus puertos, con el fin de verificar que la competencia de la tripulación a bordo y las condiciones del buque y de sus equipos cumplen los requisitos de los convenios internacionales sobre seguridad de la vida humana en el mar y protección del medio ambiente marino. La Directiva se basa en la estructura intergubernamental voluntaria preexistente del Memorando de Acuerdo de París.</p> <p>La Directiva fue objeto de una evaluación <i>ex post</i> y de un control de adecuación relativo al transporte marítimo (junto con otros actos legislativos de la UE) en 2018. Se señalaron una serie de cuestiones como problemáticas: 1) los requisitos actuales de la UE no se ajustan a las nuevas normas/procedimientos internacionales obligatorios (Organización Marítima Internacional — OMI, y Memorando de Acuerdo de París); 2) los actuales requisitos de la UE no se aplican a los buques pesqueros; 3) una distribución desequilibrada de las inspecciones en la UE; 4) el mecanismo utilizado para seleccionar los buques que se deben inspeccionar no está actualizado; 5) se depende demasiado de certificados en papel; y 6) los procedimientos y recursos son inadecuados e inflexibles.</p> <p>Si la UE no actúa, los Estados miembros trabajarán de manera descoordinada y no armonizada.</p>
¿Qué se pretende conseguir?
Esta iniciativa tiene por objeto garantizar y mejorar el elevado nivel de seguridad marítima y protección contra la contaminación en toda la Unión.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (respecto a la subsidiariedad)?
El transporte marítimo como actividad internacional está regulado tanto en instancias mundiales como regionales y nacionales, por lo que por su propia naturaleza tiene una importante dimensión transfronteriza.
B. Soluciones
¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar las metas? ¿Existe una opción preferida? Si no es así, ¿por qué?
Se han formulado tres opciones de actuación (OA). La opción preferida es la opción de actuación B (OA B). Esta opción prevé el desarrollo de un régimen voluntario de control por el Estado rector del puerto para los buques pesqueros de mayor tamaño junto con el Memorando de Acuerdo de París. También fomenta la adopción y el uso de certificados obligatorios electrónicos. La OA B propone soluciones legislativas a problemas relacionados con la inspección y la validación.
¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?
La OA B cuenta con el apoyo de las administraciones nacionales del control por el Estado rector del puerto, ya que permitirá el desarrollo de un régimen de control por el Estado rector del puerto para los buques pesqueros análogo al que surgió del Memorando de Acuerdo de París. El sector pesquero está, en general, a favor de la aplicación de las normas de seguridad, pero preferiría que los Estados miembros de la UE ratificaran los convenios internacionales pertinentes.
C. Repercusiones de la opción preferida
¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?
Las repercusiones sociales se evalúan principalmente en términos de impacto de las opciones de actuación en la seguridad marítima durante el periodo 2025-2050 en términos de vidas salvadas, lesiones evitadas y protección del medio ambiente. Se prevé que la opción preferida se traduzca en seis vidas salvadas y sesenta y una lesiones evitadas, con el fin de ahorrar alrededor de 35 millones EUR y evitar el vertido de setenta y cinco toneladas de combustible para uso marítimo. No obstante, cabe señalar que, dado que los efectos del control por el Estado rector del puerto son indirectos, a través de las inspecciones y su seguimiento, existe una gran incertidumbre en cuanto a las estimaciones.

Para las **autoridades encargadas del control por el Estado rector del puerto**, se espera que la opción preferida se traduzca en un ahorro de costes de ejecución de 8,4 millones EUR, expresados como valor actual durante el período 2025-2050, derivado de medidas que fomentan la adopción y el uso de certificados obligatorios electrónicos.

Para los **explotadores de buques**, se calcula que la opción preferida dará lugar a un ahorro de costes administrativos de 5,5 millones EUR. El ahorro de costes administrativos se deriva de la supresión de la obligación de informar con una antelación de setenta y dos horas para el explotador, el agente o el capitán de un buque que puede ser objeto de una inspección ampliada.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)?

Los costes adicionales recaerán principalmente en las **autoridades encargadas del control por el Estado rector del puerto** y se estiman en 17,9 millones EUR expresados como valor actual durante el período 2025-2050. Sin embargo, si se tiene en cuenta el ahorro de costes de ejecución, los costes netos se estiman en 9,5 millones EUR. También habrá costes de ajuste para las **autoridades del Estado de abanderamiento** por la introducción de certificados electrónicos. Estos costes ascienden a 0,22 millones EUR anuales para todas las autoridades de Estados de abanderamiento. Además, en 2025 se prevén costes de inversión puntuales de 1 millón EUR. Se calcula que los costes totales para las autoridades de los Estados de abanderamiento equivaldrán a 4,8 millones EUR.

En cuanto a la **AESM**, los costes de ajuste según la opción preferida se calculan en 6,5 millones EUR. La opción preferida da lugar a un aumento de los costes de ejecución de 0,7 millones EUR para los **explotadores de buques**, que reciben una compensación excesiva con el ahorro de costes administrativos de 4,8 millones EUR.

¿Cuáles son las repercusiones para las pymes y la competitividad?

La ampliación propuesta de la Directiva a los buques pesqueros de mayor tamaño en la opción de actuación preferida es «pertinente» para las pymes. Los costes adicionales de ejecución para los explotadores de buques pesqueros se estiman en (0,03 millones EUR en 2030 y 0,05 millones EUR en 2050), pero tendrán efectos positivos en términos de seguridad para los explotadores de buques pesqueros.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

Además de los costes netos para las autoridades encargadas del control por el Estado rector del puerto, estimados en 9,5 millones EUR en la opción preferida en relación con la base de referencia, habrá costes de ajuste por un valor de 4,8 millones EUR para los Estados de abanderamiento por los certificados electrónicos.

¿Habrá otras repercusiones significativas?

Al tiempo que se mantendrá el mismo nivel elevado de seguridad en toda la Unión, se observarán repercusiones positivas en el mercado interior y en la competitividad.

Proporcionalidad

La opción preferida no rebasa los límites estrictamente necesarios para lograr los objetivos políticos generales.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

La política se revisará una vez que haya transcurrido, tras la adopción de la propuesta, un plazo adecuado para que las medidas muestren su nivel de eficacia y los efectos generados. La Comisión o la AESM verificará que las inspecciones se lleven a cabo según sea necesario y que los informes se introduzcan en la base de datos. La AESM seguirá realizando visitas a los Estados miembros que darán lugar a análisis horizontales.