BASE DE DATOS DE Norma CEF.-
Referencia: NCL012004

DIRECTIVA (UE) 2017/2108, DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO, de 15 de noviembre, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje.

(DOUE L 315, de 30 de noviembre de 2017)

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 texto legislativo a los Parlamentos nacionales,
Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,
Previa consulta al Comité de las Regiones,
De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,
Considerando lo siguiente:

(1) Para mantener el alto nivel de seguridad y con ello la confianza de los pasajeros que proporcionan las normas comunes de seguridad recogidas en la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y para proteger las condiciones de igualdad para todos, es necesario mejorar la aplicación de esta Directiva. La Directiva 2009/45/CE debe aplicarse únicamente a los buques y naves de pasaje para los que se han concebido las normas de seguridad de dicha Directiva. Por tanto, deben excluirse de su ámbito de aplicación algunos tipos de nave específicos, y en particular las embarcaciones auxiliares, los barcos de vela y los buques que transporten, por ejemplo a instalaciones en alta mar, a personal especializado que no se dedique a las actividades comerciales del buque.

(2) Las embarcaciones auxiliares transportadas en un buque se utilizan para transferir pasajeros desde buques de pasaje directamente a tierra y viceversa, por la ruta marítima segura más corta. No están indicadas ni deben utilizarse para otro tipo de servicios, como las excursiones turísticas por la costa. Tales excursiones deben realizarse en buques que cumplan los requisitos de los buques de pasaje del Estado ribereño, tal y como se recogen, entre otros, en las directrices de la OMI (MSC.1/Circ.1417, Directrices para las embarcaciones auxiliares de los buques de pasaje). Los Estados miembros y la Comisión deben promover el debate en la OMI con miras a revisar las directrices a fin de incrementar la seguridad. La Comisión debe evaluar la necesidad de que las directrices sean obligatorias.

(3) La Directiva 2009/45/CE excluye de su ámbito de aplicación los buques de pasaje carentes de propulsión mecánica. Los barcos de vela no deben certificarse de conformidad con dicha Directiva, toda vez que su propulsión mecánica solo está prevista para fines auxiliares y de emergencia. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar la necesidad de unos requisitos europeos comunes para esta categoría de buques de pasaje para el año 2020.

(4) Las instalaciones en alta mar utilizan buques que transportan personal industrial. Dicho personal industrial debe completar con éxito un curso de formación obligatoria en materia de seguridad y cumplir determinados criterios obligatorios de idoneidad física. Por lo tanto, se le debe aplicar una normas de seguridad diferentes y específicas, al margen del ámbito de aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros y la Comisión deben respaldar activamente los trabajos en curso de la OMI en el ámbito de las normas de seguridad para los buques para instalaciones en alta mar a raíz de la Resolución MSC.418(97) de la OMI.

(5) El programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) ha puesto de manifiesto que no todos los Estados miembros certifican con arreglo a la Directiva 2009/45/CE los buques de aluminio. Ello crea una situación de desigualdad contraria al objetivo de alcanzar un alto nivel de seguridad en beneficio de los pasajeros que efectúan travesías nacionales en los Estados miembros de la Unión. A fin de evitar el peligro de una aplicación no uniforme debida a diferentes interpretaciones de la definición del aluminio como material equivalente, y a la aplicabilidad de las normas de seguridad contra incendios correspondientes, que dan lugar a diferentes

interpretaciones del ámbito de aplicación de la Directiva, es necesario precisar la noción de «material equivalente» de la Directiva 2009/45/CE. Los Estados miembros deben poder optar por medidas más estrictas de prevención de incendios, de conformidad con las disposiciones de la presente Directiva en materia de requisitos de seguridad adicionales.

(6) Un número considerable de buques de pasaje fabricados en aleación de aluminio efectúan conexiones marítimas regulares y frecuentes entre distintos puertos dentro de un mismo Estado miembro. Habida cuenta de que el cumplimiento de las prescripciones establecidas por esta Directiva tendría graves consecuencias para estas operaciones de transporte y para las condiciones socioeconómicas conexas, así como repercusiones financieras y técnicas tanto para los buques existentes como para los nuevos, los Estados miembros deben tener la posibilidad de aplicar la legislación nacional a estos buques de pasaje durante un período de tiempo limitado, velando al mismo tiempo por que se mantenga debidamente el nivel de seguridad.

(7) Con el fin de aumentar de la claridad jurídica y la coherencia, y aumentar así el nivel de seguridad, es preciso que una serie de definiciones y referencias se actualicen y hagan concordar con normas conexas internacionales o de la Unión. Pero para ello es preciso que no se modifique el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/45/CE. En particular, la definición de buque tradicional debe hacerse concordar mejor con la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, aunque manteniendo los criterios actuales de año de construcción y tipo de material. La definición de yate o nave de recreo debe armonizarse mejor con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (Convenio SOLAS de 1974).

(8) De acuerdo con el principio de proporcionalidad, las prescripciones vigentes en virtud del Convenio SOLAS de 1974 han resultado difíciles de adaptar a los pequeños buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora. Por otro lado, los buques pequeños se fabrican principalmente con materiales distintos del acero, por lo que solo un número muy limitado de ellos han sido certificados de conformidad con la Directiva 2009/45/CE. A falta de problemas específicos de seguridad y de normas adecuadas en la Directiva 2009/45/CE, los buques por debajo de 24 metros de eslora deben, por lo tanto, quedar excluidos del ámbito de aplicación de dicha Directiva y someterse a normas de seguridad específicas determinadas por los Estados miembros, que están mejor situados para evaluar las limitaciones locales de navegación para tales buques en términos de distancia a la costa o al puerto y de condiciones meteorológicas. A la hora de establecer dichas normas, los Estados miembros deben tener en cuenta las directrices que va a publicar la Comisión. Dichas directrices deben tomar en consideración todos los acuerdos y convenios internacionales de la OMI, en su caso, y evitar crear requisitos adicionales que vayan más allá de las normas internacionales existentes. Se invita a la Comisión a que adopte dichas directrices lo antes posible.

(9) Para simplificar más las definiciones de las zonas marítimas contempladas en la Directiva 2009/45/CE, y minimizar la carga soportada por los Estados miembros, deben suprimirse los criterios redundantes o inadecuados. Aunque manteniendo el mismo nivel de seguridad, es preciso simplificar la determinación de las zonas marítimas en las que pueden navegar los buques de la clase C y D suprimiendo el criterio de «donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio» y eliminando la «distancia hasta un abrigo». La idoneidad de un determinado litoral costero para constituir un abrigo es un parámetro dinámico que los Estados miembros solo pueden evaluar caso por caso. Si fuera necesario, cualquier eventual restricción operativa para un determinado buque con respecto a su distancia de un lugar de abrigo, debe hacerse constar en el Certificado de seguridad de buques de pasaje.

(10) Debido a las características climatológicas y geográficas específicas, y al elevado número de islas que deben conectarse con regularidad y frecuencia en Grecia, tanto con el continente como entre ellas, y el elevado número de posibles conexiones marítimas consiguiente, Grecia debe poder quedar exenta de la obligación de establecer zonas marítimas. En lugar de esta obligación, debe permitirse a Grecia clasificar los buques de pasaje en función de la ruta marítima específica en la que naveguen, pero manteniendo los mismos criterios y las mismas normas de seguridad para las distintas clases de buques de pasaje.

(11) Para evitar las consecuencias negativas no intencionadas que provocan las disposiciones vigentes, conforme a las cuales los buques de mercancías transformados no pueden ser considerados buques de pasaje nuevos, debe precisarse que los requisitos de conversión se aplican no solo a los buques de pasaje existentes, sino a cualquier buque.

(12) Habida cuenta de que, de conformidad con la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, el Estado rector del puerto puede inspeccionar un buque de pasaje o una nave de pasaje de gran velocidad que enarbolen un pabellón distinto del de dicho Estado cuando realicen travesías nacionales, las disposiciones específicas del artículo 5, apartado 3, de la Directiva 2009/45/CE son redundantes, por lo que deben suprimirse.

(13) Habida cuenta de las diferencias de planteamiento entre los requisitos del Convenio SOLAS de 1974 sobre estabilidad después de avería y las disposiciones específicas de la Unión sobre estabilidad después de avería de los buques de pasaje de transbordo rodado recogidas la Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, la evaluación de la necesidad de la Directiva 2003/25/CE y de su valor añadido debe basarse en si los citados requisitos del Convenio SOLAS de 1974 garantizan el mismo nivel de seguridad.

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

(15) Habida cuenta de los cambios introducidos por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europa (TFUE), deben actualizarse en consecuencia las competencias conferidas a la Comisión para la ejecución de la Directiva 2009/45/CE. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(16) A fin de tener en cuenta las novedades a nivel internacional y la experiencia, y para aumentar la transparencia, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la no aplicación, a los efectos de la presente Directiva, de las modificaciones de los instrumentos internacionales, en caso necesario, y a la actualización de los requisitos técnicos. 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación. 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) Habida cuenta de que las referencias específicas del artículo 14 a los trabajos en curso en el seno de la OMI han quedado obsoletas, debe suprimirse dicho artículo. Sin embargo, los objetivos generales de la actuación internacional para mejorar la seguridad de los buques de pasaje y para establecer unas condiciones de competencia equitativas siguen siendo pertinentes y deben perseguirse de conformidad con los Tratados. A tal fin, los Estados miembros y la Comisión deben trabajar en el marco de la OMI para revisar y mejorar las reglas del Convenio SOLAS de 1974.

(18) Es importante que todas las sanciones adoptadas por los Estados miembros se apliquen correctamente y sean eficaces, proporcionadas y disuasivas.

(19) Habida cuenta del ciclo completo de seguimiento de las visitas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), la Comisión debe evaluar la aplicación de la Directiva 2009/45/CE a más tardar el 21 de diciembre de 2026 y debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo al respecto. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión para recopilar toda la información que sea necesaria para llevar a cabo dicha evaluación.

(20) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros que carecen de litoral, que no tienen puertos y que no tienen buques que enarbolen su pabellón a los que sea de aplicación la presente Directiva, dichos Estados miembros deben poder estar exentos de lo dispuesto en la presente Directiva. Esto significa que, en tanto se sigan respetando dichas condiciones, esos Estados miembros no estarán obligados a trasponer la presente Directiva.

(21) El factor humano constituye una parte fundamental de la seguridad de un buque y de los procedimientos conexos. A fin de mantener un alto nivel de seguridad, es necesario tomar en consideración la relación entre la seguridad, la vida a bordo, las condiciones de trabajo y la formación de la tripulación, incluida la formación relacionada con operaciones transfronterizas de rescate y emergencia en consonancia con los requisitos internacionales. Los Estados miembros y la Comisión deben por tanto desempeñar un papel proactivo a escala internacional a fin de supervisar y mejorar la dimensión social de la gente de mar a bordo de buques.

(22) Con el fin de facilitar los procesos de aplicación, la AESM debe apoyar a la Comisión y a los Estados miembros de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo.

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

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1. *Modificaciones de la Directiva 2009/45/CE.*

La Directiva 2009/45/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

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

«a) “convenios internacionales”: los convenios siguientes, incluidos sus protocolos y modificaciones, es decir, en sus versiones actualizadas:

i) el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (Convenio SOLAS de 1974), y
ii) el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966;»;

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

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

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

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

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

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

e) en la letra q), el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«q) “zona marítima”: toda zona marítima o ruta marítima definida conforme al artículo 4;»;

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

«r) “zona portuaria”: una zona que no es una zona marítima establecida de acuerdo con el artículo 4, definida por el Estado miembro que goza de jurisdicción sobre la misma, que se extiende hasta la construcción permanente

más alejada de tierra que forma parte del sistema del puerto o hasta los límites definidos por accidentes geográficos naturales que protegen un estuario o un área resguardada del mismo tipo;»;

g) se suprime la letra s);
h) la letra u) se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

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

«y) “persona con movilidad reducida”: toda persona que tenga dificultades particulares para utilizar los transportes públicos, incluyendo a las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, las personas que sufren minusvalías sensoriales y las personas en silla de ruedas, las mujeres embarazadas y las personas que acompañen a niños de corta edad;»;

k) se añaden las letras siguientes:

«z) “barco de vela”: todo buque impulsado por velas, aun cuando esté equipado con propulsión mecánica para fines auxiliares y de emergencia;
z bis) “material equivalente”: aleación de aluminio o de cualquier otro material incombustible que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, mantiene unas propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero después de la exposición pertinente al ensayo estándar de exposición al fuego;
z ter) “ensayo estándar de exposición al fuego”: aquel en que unas muestras de los mamparos o cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo-temperatura, de conformidad con el método de prueba especificado en el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, recogido en la Resolución MSC.307(88) de la OMI, de 3 de diciembre de 2010, en su versión actualizada;
z quater) “buques tradicionales”: toda clase de buques de pasaje históricos diseñados antes de 1965, y sus réplicas, construidos predominantemente con los materiales originales, también los diseñados para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica que sirven como monumentos culturales vivos, maniobrados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica;
z quinquies) “yate de recreo o nave de recreo”: una embarcación que no se utilice para el comercio, con independencia de su medio de propulsión;
z sexies) “embarcación auxiliar”: toda embarcación transportada en un buque para trasladar a más de doce pasajeros desde un buque de pasaje estacionario a tierra y viceversa;
z septies) “buque de servicio para instalaciones en alta mar”: todo buque utilizado para transportar y alojar a personal de una industria que no trabaje a bordo y que sea esencial para la actividad del buque;
z octies) “nave de servicio para instalaciones en alta mar”: toda nave utilizada para transportar y alojar a personal industrial que no trabaje a bordo y que sea esencial para la actividad económica de la nave;
z nonies) “reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia”: alguna de las acciones siguientes:

- todo cambio que altere considerablemente las dimensiones del buque, como su prolongación mediante la adición de un cuerpo intermedio,
- todo cambio que altere considerablemente la capacidad de carga de pasajeros de un buque, como convertir la cubierta para vehículos en alojamiento para pasajeros,
- todo cambio que incremente considerablemente la vida de servicio del buque, como renovar el alojamiento de pasajeros en toda una cubierta,
- toda conversión de cualquier tipo de buque en buque de pasaje.»

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

«Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

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

a) los buques de pasaje, nuevos o existentes, de eslora igual o superior a 24 metros;
b) las naves de pasaje de gran velocidad.

Todo Estado miembro, en su calidad de Estado rector del puerto, velará por que los buques de pasaje y naves de pasaje de gran velocidad que enarbolen el pabellón de un Estado que no sea un Estado miembro cumplan con todo lo dispuesto en la presente Directiva, antes de permitirles dedicarse a realizar travesías nacionales en dicho Estado miembro.

2. La presente Directiva no se aplicará a a) los buques de pasaje siguientes:

i) buques de guerra y de transporte de tropas,
ii) barcos de vela,
iii) buques carentes de propulsión mecánica,
iv) naves construidas con materiales distintos del acero o equivalentes y no contempladas en las normas relativas a las naves de gran velocidad [Resoluciones MSC.36(63) o MSC.97(73)] o naves de sustentación dinámica [Resolución A.373 (X)],
v) buques de madera y construcción primitiva,
vi) buques tradicionales,
vii) yates de recreo,
viii) buques utilizados exclusivamente en zona portuaria,
ix) buques de servicio para instalaciones en alta mar, o
x) embarcaciones auxiliares;

b) las naves de pasaje de gran velocidad siguientes:

i) buques de guerra y de transporte de tropas,
ii) naves de recreo,
iii) naves utilizadas exclusivamente en zonas portuarias, o
iv) naves de servicio para instalaciones en alta mar.

3. Los Estados miembros que no tienen puertos marítimos ni buques de pasaje o naves que enarbolen su pabellón incluidas dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva podrán quedar eximidos de la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva, excepto en lo que respecta a la obligación que se establece en el segundo párrafo.

Aquellos Estados miembros que deseen acogerse a dicha exención se lo comunicarán a la Comisión a más tardar el 21 de diciembre de 2019 si cumplen las condiciones y, a continuación, informarán a la Comisión anualmente de cualquier cambio posterior. Dichos Estados miembros podrán no autorizar a los buques de pasaje o naves que entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva a que enarbolen su pabellón hasta que la hayan incorporado a su Derecho interno y aplicado.»

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

«Artículo 4. *Clasificación de las zonas marítimas y clases de buques de pasaje.*

1. Las zonas marítimas se dividen en las siguientes categorías:

“Zona A”	zona marítima fuera de las zonas B, C y D.
“Zona B”	zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén en ningún momento a más de 20 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea y que se hallan fuera de las zonas C y D.
“Zona C”	zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén en ningún momento a más de 5 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea, pero fuera de la zona D, si la hubiere. Además, la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros debe ser inferior al 10% en un período de un año si el buque va a utilizarse todo el año, o en un período determinado si va a prestar un servicio estacional como, por ejemplo, en verano.
“Zona D”	zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén en ningún momento a más de 3 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea. Además, la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros debe ser inferior al 10% en un período de un año si el buque va a utilizarse todo el año, o en un período determinado si va a prestar un servicio estacional como, por ejemplo, en verano.

2. Cada Estado miembro:

a) establecerá, y actualizará cuando sea necesario, una lista de zonas marítimas bajo su jurisdicción;
b) determinará el límite interior de la zona marítima más próximo a la línea de su costa;
c) publicará la lista en una base de datos pública que se podrá consultar en el sitio de internet de la autoridad marítima competente;
d) notificará a la Comisión la localización de dicha información y cuándo se introducen modificaciones en la lista.

3. Como excepción a la obligación de establecer una lista de zonas marítimas, Grecia podrá establecer, y actualizar en caso necesario, una lista de rutas marítimas que cubran las rutas marítimas en Grecia, utilizando los criterios correspondientes a las categorías establecidas en el apartado 1.

4. Los buques de pasaje se dividirán en las clases siguientes, según las zonas en que puedan navegar:

“Clase A”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas A, B, C y D.
“Clase B”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas B, C y D.
“Clase C”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas C y D.
“Clase D”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por la Zona D.

5. Para las naves de pasaje de gran velocidad serán de aplicación las categorías definidas en el capítulo 1, apartados 1.4.10 y 1.4.11, del Código de naves de gran velocidad de 1994, o en el capítulo 1, apartados 1.4.12 y 1.4.13, del Código de naves de gran velocidad de 2000.»

4) El artículo 5 se modifica como sigue:

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

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

b) se suprime el apartado 3;
c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

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

5) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

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

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

ii) se suprime la letra c);

b) en el apartado 2, letra b),

- se suprime el inciso ii),
- el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) no obstante lo dispuesto en los incisos i) y ii), los buques de pasaje nuevos de clase D quedan exentos del requisito de la altura mínima de la proa establecido en el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966;»;

c) el apartado 3 se modifica como sigue:

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

«c) los buques de pasaje existentes de clases C y D cumplirán las prescripciones específicas que les correspondan de la presente Directiva y, en aquellos aspectos no regulados por dichas prescripciones, las normas de la Administración del Estado de abanderamiento; estas normas brindarán un nivel de seguridad equivalente al de los capítulos II-1 y II-2 del anexo I, teniendo en cuenta las condiciones operativas locales específicas de las zonas marítimas en que las mencionadas clases de buques están autorizadas a operar; antes de que los buques de pasaje existentes de clases C y D puedan realizar travesías nacionales regulares en un Estado rector del puerto, la Administración del Estado de abanderamiento tendrá que obtener primero el acuerdo del Estado rector del puerto con respecto a dichas normas;

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

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

d) el apartado 4 se modifica como sigue:

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

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

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

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

e) se añaden los apartados siguientes:

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

6. Los buques construidos en un material equivalente antes del 20 de diciembre de 2017 deberán cumplir los requisitos de la presente Directiva modificativa antes del 22 de diciembre de 2025.

7. No obstante lo dispuesto en la presente Directiva, los Estados miembros que el 20 de diciembre de 2017 cuenten con más de sesenta buques de pasaje fabricados en aleación de aluminio que enarbolen su pabellón, podrán eximir de lo dispuesto en la presente Directiva a los siguientes buques de pasaje durante los períodos siguientes:

a) buques de pasaje de las clases B, C y D fabricados en aleación de aluminio después del 20 de diciembre de 2017 durante un período de diez años desde dicha fecha, y
b) buques de pasaje de las clases B, C y D fabricados en aleación de aluminio antes del 20 de diciembre de 2017 durante un período de doce años desde dicha fecha,

siempre que dichos buques naveguen exclusivamente entre puertos del Estado miembro de que se trate.
Todo Estado miembro que desee acogerse a esta excepción deberá notificar a la Comisión su intención de hacerlo, a más tardar el 21 de diciembre de 2019, así como el contenido de la excepción. Deberá también comunicar a la Comisión toda modificación posterior. La Comisión informará a los demás Estados miembros, de conformidad con el artículo 9, apartado 4.»

6) El artículo 7 se modifica como sigue:

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

«1. Los buques de pasaje de transbordo rodado de la clase C con quillas que estuviesen colocadas o que se encontrasen en una fase similar de construcción a partir del 1 de octubre de 2004 y todos los buques de pasaje de transbordo rodado de las clases A y B cumplirán lo dispuesto en los artículos 6, 8 y 9 de la Directiva 2003/25/CE.»;

b) se suprime el apartado 2.

7) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) en el apartado 3, se suprime el párrafo segundo;
b) se suprime el apartado 4.

8) El artículo 9 se modifica como sigue:

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

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

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

«4. Los Estados miembros que recurran a los derechos establecidos en los apartados 1, 2 o 3 seguirán el procedimiento establecido en los párrafos segundo a séptimo del presente apartado.

El Estado miembro deberá notificar a la Comisión las medidas que se propone adoptar, e incluir en dicha notificación pormenores suficientes que confirmen que se mantiene debidamente el nivel de seguridad.

Si en el plazo de los seis meses siguientes a la notificación la Comisión adopta actos de ejecución que contengan una decisión de que las medidas propuestas no están justificadas, se pedirá al Estado miembro que las modifique o que se abstenga de adoptarlas. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.

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

Todas estas medidas se aplicarán a todos los buques de pasaje de la misma clase o naves que operen en las mismas condiciones especificadas, sin discriminación por motivo de pabellón, nacionalidad o lugar de establecimiento de la naviera.

Las medidas contempladas en el apartado 3 solo serán aplicables en tanto el buque o nave navegue en las condiciones especificadas.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión las medidas mencionadas en los párrafos segundo y cuarto por medio de una base de datos que la Comisión establecerá y mantendrá a tal fin, y a la que la Comisión y los Estados miembros tendrán acceso. La Comisión dará a conocer las medidas adoptadas a través de un sitio web accesible al público.»;

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

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

9) El artículo 10 se modifica como sigue:

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

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

b) en el apartado 2:

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

«b) adaptar las especificaciones técnicas contenidas en las modificaciones que se introduzcan en los convenios internacionales para los buques de clase B, C y D y para embarcaciones, en función de la experiencia adquirida.»,

ii) se añaden las letras siguientes:

«c) simplificar y aclarar los elementos técnicos, en función de la experiencia adquirida al aplicarlos;
d) actualizar las referencias a otros instrumentos de la Unión aplicables a los buques de pasaje nacionales.»;

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

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

4. En circunstancias excepcionales, cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado de la Comisión y con el fin de evitar una amenaza grave e inaceptable para la seguridad marítima, la salud, la vida o las condiciones de trabajo a bordo o el medio ambiente marino, o para evitar una incompatibilidad con la legislación marítima de la Unión, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 10 bis, que modifiquen la presente Directiva con objeto de no aplicar, a efectos de la presente Directiva, las enmiendas a los instrumentos internacionales contempladas en el artículo 2.

Estos actos delegados se adoptarán al menos tres meses antes de que expire el plazo establecido internacionalmente para la aceptación tácita de la modificación en cuestión o de la fecha prevista para la entrada en vigor de dicha modificación. En el período previo a la entrada en vigor de dicho acto delegado, los Estados miembros se abstendrán de toda iniciativa tendente a la incorporación de la modificación en sus Derechos nacionales o de aplicarla al instrumento internacional en cuestión.»

10) Se inserta el artículo 10 bis siguiente:

«Artículo 10 bis. *Ejercicio de la delegación.*

1. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 10, apartados 3 y 4, se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 10, apartados 3 y 4, se otorgarán a la Comisión por un período de siete años a partir del 20 de diciembre de 2017. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 10, apartados 3 y 4, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartados 3 y 4, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.»

11) El artículo 11 se modifica como sigue:

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

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

b) se suprime el apartado 3.

12) El artículo 12 se modifica como sigue:

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

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

a) un reconocimiento antes de que el buque entre en servicio;
b) un reconocimiento periódico, realizado cada doce meses, y
c) reconocimientos adicionales, según convenga.»;

b) se suprime el apartado 2.

13) El artículo 13 se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

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

14) Se suprime el artículo 14.
15) se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 16 bis. *Revisión.*

La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 22 de diciembre de 2026..»

16) El anexo I se modifica como sigue:

a) en el capítulo II-2, parte A, punto 13.1, el párrafo primero sustituye por el texto siguiente:

«En todos los buques habrá expuestos permanentemente, para orientación de los oficiales, planos de disposición general que muestren claramente respecto de cada cubierta los puestos de control, las distintas secciones de contención de incendios limitadas por divisiones de clase “A”, las secciones limitadas por divisiones de clase “B” y detalles acerca de los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios, instalación de rociadores, dispositivos extintores, medios de acceso a los distintos compartimientos, cubiertas, etc., y el sistema de ventilación, con detalles acerca de la ubicación de los mandos de los ventiladores y la de las válvulas de mariposa, así como los números de identificación de los ventiladores que haya al servicio de cada sección. O bien, si la Administración lo juzga oportuno, los pormenores que anteceden podrán figurar en un folleto del que se facilitará un ejemplar a cada oficial y del que siempre habrá un ejemplar a bordo en un sitio accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio producido se anotará en ellos tan pronto como sea posible. La exposición contenida en dichos planos y folletos irá en el idioma oficial del Estado de abanderamiento. Si ese idioma no es el

inglés ni el francés, se acompañará una traducción a uno de estos dos idiomas. Cuando el buque realice travesías nacionales en otro Estado miembro, se acompañará una traducción al idioma oficial del Estado rector del puerto, en caso de que este idioma no sea ni el inglés ni el francés.»;

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

«Las embarcaciones de supervivencia pueden ser botes salvavidas o balsas salvavidas, o una combinación de ambas, conforme a lo dispuesto en la regla III/2.2. Cuando las travesías se efectúen por aguas abrigadas o en condiciones climáticas favorables, teniendo en cuenta las recomendaciones de la circular MSC/Circ.1046 de la OMI, la Administración del Estado de abanderamiento podrá aceptar, siempre que no se oponga el Estado miembro rector del puerto:».

Artículo 2. *Transposición.*

1. A más tardar el 21 de diciembre de 2019 los Estados miembros adoptarán y publicarán las medidas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Aplicarán esas medidas a partir del 21 de diciembre de 2019.

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas contendrán una 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 medidas 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 Estrasburgo, el 15 de noviembre de 2017.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
A. TAJANI	M. MAASIKAS

© Unión Europea, http://eur-lex.europa.eu/
Únicamente se consideran auténticos los textos legislativos de la Unión Europea publicados en la edición impresa del Diario Oficial de la Unión Europea.