

**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****(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 Europeo <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El derecho de la Unión sobre el régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad data de 1999. Se hace necesario actualizar ahora ese derecho teniendo en cuenta los avances realizados en la aplicación del régimen de control por el Estado rector del puerto establecido por la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, así como la experiencia adquirida durante la aplicación del Memorando de Acuerdo de París sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982.
- (2) El control de adecuación del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) muestra que el marco jurídico de la Unión sobre seguridad de los buques de pasaje se ha traducido en un nivel común de seguridad para dichos buques dentro de la Unión. También muestra que, como consecuencia de la forma en que ha ido evolucionando a lo largo del tiempo el Derecho de la Unión en materia de seguridad de los pasajeros, en respuesta a diferentes necesidades y situaciones, existe un cierto grado de solapamiento y duplicación que puede y debe ser racionalizado y simplificado, con el fin de reducir la carga administrativa que recae sobre los armadores y de racionalizar el esfuerzo exigido por las administraciones marítimas de los Estados miembros.
- (3) La mayoría de los Estados miembros ya combinan, en la medida de lo posible, los reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad en la explotación de los buques de pasaje de transbordo rodado que prestan un servicio regular con otros tipos de reconocimientos e inspecciones como son los reconocimientos por el Estado de abanderamiento y las inspecciones de control por el Estado rector del puerto. Para reducir más el esfuerzo de control y aprovechar al máximo el tiempo en que el buque o nave puede explotarse comercialmente, a la vez que se siguen garantizando unos niveles elevados de seguridad, los buques sujetos a inspecciones de control por el Estado rector del puerto deben, por tanto, ser transferidos al ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE. El ámbito de aplicación de la presente Directiva debe circunscribirse a los buques que prestan servicios regulares de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad entre puertos situados en un mismo Estado miembro o entre un puerto situado en un Estado miembro y un puerto de un tercer Estado cuando el pabellón del buque sea el mismo que el del Estado miembro de que se trate. En cuanto a los buques que lleven a cabo servicios regulares de buques de transbordo rodado y de naves de pasaje de gran velocidad entre un Estado miembro y un tercer país, la Directiva 2009/16/CE debe aplicarse cuando el pabellón no sea el mismo que el del Estado miembro de que se trate.
- (4) El concepto de «Estado de acogida» fue introducido por la Directiva 1999/35/CE del Consejo <sup>(4)</sup> para facilitar la cooperación con terceros países antes de la ampliación de la Unión en 2004. Se considera que este concepto ha dejado de ser pertinente y que, por lo tanto, debe suprimirse.

<sup>(1)</sup> DO C 34 de 2.2.2017, p. 176.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 4 de octubre de 2017 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 23 de octubre de 2017.

<sup>(3)</sup> 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).

<sup>(4)</sup> 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).

- (5) La Directiva 1999/35/CE estableció que, una vez cada doce meses, los Estados de acogida debían realizar un reconocimiento específico y un reconocimiento durante una travesía regular. Si bien el objetivo de este requisito era garantizar que estas dos inspecciones se llevaran a cabo dejando pasar un suficiente intervalo de tiempo, el control de adecuación REFIT puso de manifiesto que no siempre ocurre así. Con la finalidad de clarificar el régimen de inspecciones y de garantizar la existencia de un marco de inspección armonizado que garantice un nivel de seguridad elevado, teniendo en cuenta al mismo tiempo las necesidades comunes de los servicios de pasajeros, se debe aclarar que las dos inspecciones anuales deben tener lugar a intervalos regulares de aproximadamente seis meses. Si el buque está en servicio, entre dichas inspecciones sucesivas no deben transcurrir menos de cuatro ni más de ocho meses.
- (6) La Directiva 1999/35/CE hace referencia a «reconocimientos» en lugar de a «inspecciones». El término «reconocimiento» se utiliza en los convenios internacionales para indicar que los Estados de abanderamiento están obligados a supervisar el cumplimiento de las normas internacionales por los buques y a expedir o renovar, si procede, certificados. Sin embargo, el régimen especial de inspección de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular no puede considerarse un reconocimiento, y los formularios de inspección correspondientes no son, ni pueden considerarse, certificados de navegabilidad. Por lo tanto, el término «reconocimiento» debe ser sustituido por «inspección» cuando se refiere a las inspecciones específicas actualmente previstas en la Directiva 1999/35/CE.
- (7) Dado su perfil específico de riesgo, los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad deben ser inspeccionados periódicamente, con carácter prioritario. Toda inspección de buques de pasaje de transbordo rodado y de naves de pasaje de gran velocidad comprendida en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE debe incluirse en el número total de inspecciones anuales llevadas a cabo por cada Estado miembro.
- (8) La compañía debe pagar los costes relacionados con las inspecciones que tengan como consecuencia la prohibición de salida de los buques.
- (9) A fin de tener en cuenta las novedades que se van produciendo a nivel internacional, así como la experiencia, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la no aplicación, a 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 <sup>(1)</sup>. 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.
- (10) La Directiva 2009/16/CE debe modificarse para garantizar que se mantienen el contenido y la frecuencia de las inspecciones de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad. Por consiguiente, se deben incluir en la Directiva 2009/16/CE disposiciones específicas para las inspecciones y verificaciones de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular que están sujetos a control por el Estado rector del puerto.
- (11) Cuando se efectúen inspecciones con arreglo a la Directiva 2009/16/CE, se debe hacer todo lo posible por evitar una demora o inmovilización indebidas de un buque.
- (12) Resulta importante que se tengan en cuenta las condiciones de vida y de trabajo a bordo de la tripulación, así como la formación y cualificaciones de sus miembros, ya que las condiciones sociales, sanitarias y de seguridad se encuentran estrechamente interrelacionadas.
- (13) Habida cuenta del ciclo completo de seguimiento de las visitas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Comisión debe evaluar la aplicación de la presente Directiva a más tardar siete años después de la fecha de transposición de la presente Directiva y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo al respecto. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión para recopilar toda la información necesaria a fin de llevar a cabo esta evaluación.
- (14) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros sin litoral, una norma de disposiciones mínimas debe permitir a estos Estados miembros no aplicar lo dispuesto en la presente Directiva, lo que quiere decir que esos Estados miembros no están obligados a incorporar la presente Directiva a su Derecho interno, siempre que cumplan determinados criterios.
- (15) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar la seguridad en la explotación de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, dada la dimensión del mercado interior del transporte

<sup>(1)</sup> DOL 123 de 12.5.2016, p. 1.

marítimo de pasajeros y el carácter transfronterizo de la explotación de dichos buques y naves en la Unión y a escala internacional, sino que pueden lograrse mejor estableciendo un nivel común de seguridad y evitando un falseamiento de la competencia a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

- (16) Para aumentar la claridad y la coherencia jurídicas, y teniendo en cuenta el número de modificaciones correspondientes, procede derogar la Directiva 1999/35/CE y la Directiva 2009/16/CE debe modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

##### Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad
  - a) que presten servicio regular entre un puerto de un Estado miembro y un puerto de un tercer país cuando el pabellón del buque sea el mismo que el del Estado miembro en cuestión, o
  - b) que realicen travesías nacionales en servicio regular en zonas marítimas en las que los buques de clase A puedan operar de conformidad con el artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.
2. La presente Directiva no se aplicará a los buques de pasaje de transbordo rodado ni a las naves de pasaje de gran velocidad cubiertos por la Directiva 2009/16/CE.
3. Los Estados miembros podrán aplicar la presente Directiva a los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que efectúen un servicio regular de viajes nacionales en zonas marítimas distintas de las mencionadas en el apartado 1, letra b).
4. Podrán establecer excepciones a la presente Directiva, excepto por lo que se refiere a las obligaciones establecidas en el párrafo segundo, los Estados miembros que no tengan puertos marítimos y que hayan podido comprobar que entra en el ámbito de aplicación de la presente Directiva menos del 5 % del número total de los buques de pasaje o naves de pasaje de gran velocidad que hayan hecho escala cada año en sus puertos de aguas interiores en el período de los tres años precedentes.

Estos Estados miembros que no tienen puertos marítimos comunicarán a la Comisión el 21 de diciembre de 2019 el número total de embarcaciones y el número de buques de pasaje de transbordo rodado y de naves de pasaje de gran velocidad que hayan hecho escala en sus puertos durante el citado período de tres años a que se refiere el primer párrafo e informarán en lo sucesivo anualmente a la Comisión de toda variación que se produzca posteriormente en esos números.

#### Artículo 2

##### Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «buque de pasaje de transbordo rodado», un buque de pasajeros dotado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres o ferroviarios por sus propios medios, con capacidad superior a doce pasajeros;
- 2) «nave de pasaje de gran velocidad», una nave de pasajeros definida en la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS 74, y que transporte más de doce pasajeros;
- 3) «convenio SOLAS 74», el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974, incluidos los protocolos y enmiendas al mismo, en su versión actualizada;

<sup>(1)</sup> 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).

- 4) «Código de naves de gran velocidad», el «Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad» contenido en la Resolución del Comité de Seguridad Marítima MSC.36(63) de la OMI, de 20 de mayo de 1994, o el «Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad» de 2000 (Código NGV 2000), contenido en la Resolución MSC.97(73) de la OMI, de diciembre de 2000, en su versión actualizada;
- 5) «SARC», las Directrices de la OMI para efectuar reconocimientos de conformidad con el sistema armonizado de reconocimientos y certificación, en su versión actualizada;
- 6) «servicio regular», una serie de travesías efectuadas por buques de pasaje de transbordo rodado o naves de pasaje de gran velocidad entre dos o más puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea:
  - a) de acuerdo con un horario publicado, o
  - b) con un grado de regularidad o frecuencia que lo convierten en una serie sistemática reconocible;
- 7) «zona marítima», cualquier zona marítima o ruta marítima establecida con arreglo al artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE;
- 8) «certificados»:
  - a) en el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que realizan travesías internacionales, los certificados de seguridad expedidos de conformidad con el Convenio SOLAS 74 o con el Código de naves de gran velocidad, junto con los pertinentes inventarios del equipo adjuntos;
  - b) en el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que realizan travesías nacionales, los certificados de seguridad expedidos conforme a la Directiva 2009/45/CE, junto con los pertinentes inventarios del equipo adjuntos;
- 9) «administración del Estado de abanderamiento», las autoridades competentes del Estado miembro cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad;
- 10) «travesía nacional», toda travesía en zona marítima entre un puerto de un Estado miembro y el mismo puerto u otro puerto situado en el mismo Estado miembro;
- 11) «compañía», la organización o persona que haya accedido a hacerse cargo de todas las obligaciones y responsabilidades que impone el Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código IGS) en su versión actualizada o, en los casos en los que no sea aplicable el capítulo IX del Convenio SOLAS 74, el propietario del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad o cualquier otra organización o persona, tales como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario haya encomendado la responsabilidad de la explotación del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad;
- 12) «inspector», un empleado de la administración pública o cualquier otra persona debidamente autorizada por la autoridad competente de un Estado miembro para llevar a cabo las inspecciones previstas en la presente Directiva, que sea responsable ante dichas autoridades competentes y que cumpla los criterios mínimos especificados en el anexo XI de la Directiva 2009/16/CE;
- 13) «autoridad competente del Estado miembro», la autoridad designada por el Estado miembro en virtud de la presente Directiva y responsable de las tareas que esta le asigna.

### Artículo 3

#### Inspecciones preliminares

1. Antes de comenzar a prestar servicio un buque de pasaje de carga rodada o de una nave de pasaje de gran velocidad en servicio regular cubiertos por la presente Directiva, las autoridades competentes de los Estados miembros llevarán a cabo una inspección preliminar, consistente en:
  - a) la comprobación del cumplimiento de los requisitos establecidos en el anexo I, y
  - b) una inspección, de conformidad con el anexo II, para cerciorarse de que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de gran velocidad cumplen los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación en un servicio regular.
2. La inspección preliminar será efectuada por un inspector.
3. A petición de un Estado miembro, las compañías deberán facilitar pruebas del cumplimiento de los requisitos del anexo I con antelación, pero en un plazo no superior a un mes antes de la inspección preliminar.

#### Artículo 4

### Exenciones a la obligación de la inspección preliminar

1. En el caso de las inspecciones preliminares, un Estado miembro podrá decidir no aplicar determinados requisitos o procedimientos de los anexos I y II aplicables a cualquier reconocimiento o inspección anual del Estado de abanderamiento llevado a cabo durante los seis meses anteriores, siempre que se hayan seguido los procedimientos y directrices pertinentes en materia de reconocimientos especificados en el SARC u otros procedimientos concebidos para alcanzar el mismo objetivo. Los Estados miembros transmitirán la información correspondiente a la base de datos de inspecciones con arreglo al artículo 10.
2. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad vaya a empezar a prestar un servicio regular distinto, el Estado miembro podrá tener en cuenta las inspecciones y reconocimientos ya realizados anteriormente en dicho buque o nave en relación con la navegación en un servicio regular anterior cubierto por la presente Directiva. Siempre que el Estado miembro considere concluyentes estas inspecciones y reconocimientos anteriores y que sean pertinentes a efectos de las nuevas condiciones de explotación, no será necesario realizar las inspecciones contempladas en el artículo 3, apartado 1, con anterioridad a la entrada en servicio del buque de pasaje de transbordo rodado o nave de gran velocidad en el nuevo servicio regular.
3. A petición de una compañía, los Estados miembros podrán confirmar por adelantado su conformidad con la pertinencia de las inspecciones y reconocimientos anteriores a efectos de las nuevas condiciones de explotación.
4. En los casos en que, debido a circunstancias imprevistas, exista una necesidad urgente de introducir rápidamente un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad de sustitución para garantizar la continuidad del servicio, y no sea de aplicación el apartado 2, el Estado miembro podrá permitir que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave entren en servicio siempre que se cumplan las condiciones siguientes:
  - a) la inspección visual y la verificación de los documentos no susciten dudas acerca de si el buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad cumple las prescripciones necesarias para la seguridad de la navegación, y
  - b) el Estado miembro complete la inspección preliminar prevista en el artículo 3, apartado 1, en el plazo de un mes.

#### Artículo 5

### Inspecciones periódicas

1. Los Estados miembros realizarán una vez cada doce meses:
  - a) una inspección, de conformidad con el anexo II, y
  - b) una inspección durante un servicio regular, no antes de transcurridos cuatro meses pero, a más tardar, ocho meses después de la inspección mencionada en la letra a), y que incluya los elementos enumerados en el anexo III y, de acuerdo con la estimación profesional del inspector, un número de los elementos enumerados en los anexos I y II suficiente para garantizar que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad sigue cumpliendo todos los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación.

A los efectos de la letra a) del presente artículo, se considerará como inspección preliminar una inspección de conformidad con el artículo 3.

2. A discreción del Estado miembro, la inspección a que hace referencia el apartado 1, letra a), puede realizarse al mismo tiempo que, o junto con, el reconocimiento anual del Estado de abanderamiento, siempre que se haya efectuado con arreglo a los procedimientos y directrices pertinentes en materia de reconocimientos especificados en el SARC o a otros procedimientos concebidos para alcanzar el mismo objetivo.
3. Los Estados miembros efectuarán también una inspección conforme al anexo II cada vez que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad sufra reparaciones, alteraciones o modificaciones de importancia, o un cambio de gestión, o sea transferido a otra clase. No obstante, en caso de cambio de gestión o de transferencia de clase, el Estado miembro podrá dispensar al buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad de la inspección establecida en la primera frase del presente apartado, tras tener en cuenta las inspecciones realizadas con anterioridad en el buque de pasaje de transbordo rodado o en la nave de pasaje de gran velocidad, siempre que la seguridad para la navegación de dicho buque o nave no se vea afectada por ese cambio o transferencia.

*Artículo 6***Informe de la inspección**

1. Una vez finalizada cualquier inspección realizada de conformidad con la presente Directiva, el inspector redactará un informe conforme a lo dispuesto en el anexo IX de la Directiva 2009/16/CE.
2. La información contenida en dicho informe se enviará a la base de datos de inspecciones contemplada en el artículo 10. Se entregará también una copia del informe de inspección al capitán.

*Artículo 7***Rectificación de deficiencias, prohibición de salida y suspensión de la inspección**

1. Los Estados miembros velarán por que se subsane cualquier deficiencia confirmada o detectada por una inspección realizada de conformidad con la presente Directiva.
2. En caso de que se detecten deficiencias manifiestamente peligrosas para la salud o la seguridad, o que planteen un peligro inmediato para la salud o la vida, el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad, su tripulación y los pasajeros, la autoridad competente del Estado miembro se asegurará de que el buque de pasaje o la nave de pasaje de gran velocidad sean objeto de una orden que prohíba su salida («orden de prohibición de salida»). Se entregará también una copia de dicha orden al capitán.
3. No se levantará la orden de prohibición de salida hasta que la deficiencia haya sido subsanada a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro, o hasta que la autoridad competente del Estado miembro haya determinado que, sujeto a aquellas condiciones que sean necesarias, el buque o la nave puede hacerse a la mar o continuar la navegación interrumpida sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros o de la tripulación, ni para el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad, ni para otros buques.
4. Si una deficiencia como la mencionada en el apartado 2 no puede subsanarse inmediatamente en el puerto en que haya sido confirmada o detectada, la autoridad competente del Estado miembro podrá acordar autorizar al buque o la nave a dirigirse a un astillero de reparaciones adecuado en el que la deficiencia pueda ser inmediatamente subsanada.
5. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad sea manifiestamente deficiente, la autoridad competente del Estado miembro podrá suspender la inspección de dicho buque de pasaje de transbordo rodado o nave hasta que la compañía adopte las medidas necesarias para asegurarse de que el buque de pasaje o la nave de gran velocidad ya no resulta claramente peligroso para la salud o la seguridad ni representa un peligro inmediato para la vida de su tripulación y pasajeros, o para asegurarse de que cumple los requisitos correspondientes de los convenios internacionales aplicables.
6. En caso de que la autoridad competente del Estado miembro suspenda la inspección de conformidad con el apartado 5, se impondrá automáticamente al buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad una orden de prohibición de salida. La orden de prohibición de salida podrá retirarse cuando la inspección se haya reanudado y concluido con éxito y cuando se hayan cumplido las condiciones establecidas en el apartado 3 del presente artículo y en el artículo 9, apartado 2.
7. Para aliviar la congestión en un puerto, la autoridad competente del Estado miembro podrá autorizar el traslado de un buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad sujetos a una prohibición de salida a otra parte del mismo puerto si ello puede hacerse de forma segura. Sin embargo, el riesgo de congestión de un puerto no podrá utilizarse como argumento cuando se decida si se impone o se levanta una orden de prohibición de salida. Las autoridades u organismos portuarios facilitarán la acogida de dichos buques.

*Artículo 8***Derecho de recurso**

1. La compañía tendrá derecho de recurso contra una orden de prohibición de salida emitida por la autoridad competente del Estado miembro. El recurso no suspenderá la orden de prohibición de salida, a no ser que se concedan medidas cautelares con arreglo al Derecho nacional. Los Estados miembros establecerán y mantendrán procedimientos adecuados de recurso con tal fin, de acuerdo con sus legislaciones nacionales.
2. Las autoridades competentes de los Estados miembros informarán al capitán del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad sujetos a una orden de prohibición de salida del derecho de recurso y de los procedimientos aplicables. Cuando, como resultado de un recurso se revoque o se modifique una orden de prohibición de salida, los Estados miembros velarán por que la base de datos de inspecciones contemplada en el artículo 10 sea actualizada en consecuencia sin demora.

#### Artículo 9

##### Costes

1. En el caso de que las inspecciones a que se refieren los artículos 3 y 5 confirmen o revelen deficiencias que justifiquen una orden de prohibición de salida, todos los gastos relacionados con las inspecciones correrán a cargo de la compañía.
2. No se levantará la orden de prohibición de salida hasta que los costes se hayan reembolsado en su totalidad o se haya dado una garantía suficiente.

#### Artículo 10

##### Informes de inspección

1. La Comisión desarrollará, mantendrá y actualizará una base de datos de inspecciones, a la que todos los Estados miembros deberán estar conectados y que contendrá toda la información requerida para la aplicación del sistema de inspección previsto en la presente Directiva. Esta base de datos se basará en la base de datos de inspecciones a que se refiere el artículo 24 de la Directiva 2009/16/CE y tendrá funcionalidades similares a ella.
2. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relacionada con inspecciones llevadas a cabo de conformidad con la presente Directiva, incluidas las informaciones relativas a deficiencias y órdenes de prohibición de salida, se transfiera sin demora a la base de datos de inspecciones tan pronto como se acabe el informe de inspección o se levante la orden de prohibición de salida. Por lo que se refiere a los pormenores de la información, se aplicarán *mutatis mutandis* las disposiciones del anexo XIII de la Directiva 2009/16/CE.
3. Los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida a la base de datos de inspecciones se valide en el plazo de 72 horas a efectos de publicación.
4. La Comisión velará por que la base de datos de inspecciones permita recuperar toda la información útil sobre la aplicación de la presente Directiva basada en los datos de inspección proporcionados por los Estados miembros.
5. Los Estados miembros tendrán acceso a toda la información registrada en la base de datos de inspecciones pertinente para la ejecución del sistema de inspección previsto en la presente Directiva y en la Directiva 2009/16/CE.

#### Artículo 11

##### Sanciones

Los Estados miembros establecerán un sistema de sanciones para las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva y tomarán todas las medidas necesarias para asegurar que dichas sanciones se apliquen. Las sanciones establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

#### Artículo 12

##### Procedimiento de modificación

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 13 y modificar los anexos a la presente Directiva con el fin de tener en cuenta las novedades a nivel internacional, en particular en el marco de la OMI, y para mejorar sus especificaciones técnicas en función de la experiencia adquirida.
2. En circunstancias excepcionales, cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado realizado por 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 marino, o de evitar la incompatibilidad con la legislación marítima de la Unión, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 13, y a modificar la presente Directiva con el fin de no aplicar, a los efectos de la presente Directiva, una modificación de los instrumentos internacionales contemplados en el artículo 2.

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

*Artículo 13***Ejercicio de la delegación**

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan 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 12 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 la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará con 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 12 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.

*Artículo 14***Modificación de la Directiva 2009/16/CE**

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

1) En el artículo 2 se añaden los puntos siguientes:

- «25. “buque de pasaje de transbordo rodado”: un buque de pasajeros dotado de sistemas que permitan embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres o ferroviarios por sus propios medios, con capacidad superior a doce pasajeros;
26. “nave de pasaje de gran velocidad”: una nave de pasajeros definida en la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS 74, que transporte más de doce pasajeros;
27. “servicio regular”: una serie de travesías efectuadas por un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad entre dos o más puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea:
  - i) de acuerdo con un horario publicado, o
  - ii) con un grado de regularidad o frecuencia que lo convierten en una serie sistemática reconocible.».

2) En el artículo 3, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:

«La presente Directiva se aplicará también a las inspecciones de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad efectuadas fuera de un puerto o de un fondeadero durante un servicio regular de conformidad con el artículo 14 bis.».

3) En el artículo 13, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Los Estados miembros se asegurarán de que los buques que sean seleccionados para una inspección de conformidad con el artículo 12 o el artículo 14 bis sean objeto de una inspección inicial o de una inspección más detallada atendiendo a las disposiciones siguientes:».



4) Se inserta el artículo 14 bis siguiente:

«Artículo 14 bis

**Inspección de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad efectuada en un servicio regular**

1. Los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad que prestan un servicio regular podrán optar a las inspecciones de conformidad con los plazos y otros requisitos establecidos en el anexo XVII.

2. Cuando planifiquen inspecciones de un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad, los Estados miembros tendrán debidamente en consideración el programa de operaciones y mantenimiento de ese buque de pasaje de transbordo rodado o nave de pasaje de gran velocidad.

3. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad se sometan a una inspección de conformidad con el anexo XVII, dicha inspección se registrará en la base de datos de inspecciones y se tendrá en cuenta para los fines de los artículos 10, 11 y 12, así como para el cálculo del cumplimiento del compromiso de inspección de cada Estado miembro. Dicha inspección se contabilizará en el número total de inspecciones anuales realizadas por cada Estado miembro de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5.

4. El artículo 9, apartado 1, el artículo 11, letra a) y el artículo 14 no se aplicarán a los buques de pasaje de transbordo rodado ni a las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular e inspeccionados de conformidad con el presente artículo.

5. La autoridad competente se asegurará de que los buques de pasaje de transbordo rodado o las naves de pasaje de gran velocidad que estén sujetos a una inspección adicional de conformidad con el artículo 11, letra b), sean seleccionados para una inspección con arreglo al anexo I, parte II, 3A, letra c), y 3B, letra c). Las inspecciones realizadas en virtud del presente apartado no afectarán al intervalo de inspección establecido en el apartado 2 del anexo XVII.

6. El inspector de la autoridad competente del Estado del puerto podrá mostrar su conformidad con que, en el transcurso de la inspección de un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad, le acompañe, en calidad de observador, un inspector del Estado del puerto de otro Estado miembro. Cuando el pabellón del buque sea el de un Estado miembro, el Estado del puerto invitará, previa solicitud, a un representante del Estado de pabellón a acompañar a la inspección en calidad de observador.»

5) En el artículo 15, se suprime el apartado 3.

6) En el artículo 16, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Un Estado miembro denegará el acceso a sus puertos y fondeaderos a todo buque que:

— enarbole el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista negra adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y haya sido inmovilizado más de dos veces durante los 36 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París, o

— enarbole el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista gris adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y haya sido inmovilizado más de dos veces durante los 24 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París.

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

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

7) Se añade el anexo siguiente:

«ANEXO XVII

**Inspección de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en un servicio regular**

1.1. Antes de que un buque de pasaje de transbordo rodado o de una nave de pasaje de gran velocidad comience a prestar un servicio regular al que es de aplicación la presente Directiva, los Estados miembros llevarán a cabo una inspección, de conformidad con el artículo 3, apartado 1, de la Directiva (UE) 2017/2110 (\*), para cerciorarse de que el buque o la nave cumplen los requisitos necesarios para la seguridad de la explotación de un servicio regular.

- 1.2. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad vaya a empezar a prestar un servicio regular distinto, el Estado miembro interesado podrá tener en cuenta las inspecciones previas realizadas durante los últimos ocho meses en dicho buque o nave por otro Estado miembro en relación con otro servicio regular al que es de aplicación la presente Directiva, siempre que, en cada caso, el Estado miembro considere que dichas inspecciones previas son pertinentes a efectos de las nuevas condiciones de navegación y que, durante estas inspecciones, se cumplieran los requisitos necesarios para garantizar la seguridad de la explotación de un servicio regular. No será necesario aplicar las inspecciones previstas en el punto 1.1 antes de que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad comience la explotación del nuevo servicio regular.
- 1.3. En los casos en que, debido a circunstancias imprevistas, se haga necesaria y urgente la rápida utilización de un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad en sustitución de otro para garantizar la continuidad del servicio y no sea de aplicación el punto 1.2, el Estado miembro podrá permitir que el buque o nave entren en servicio siempre que se cumplan las condiciones siguientes:
  - a) la inspección visual y la verificación de los documentos no susciten dudas acerca de si el buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad cumplen las prescripciones necesarias para la seguridad de la navegación, y
  - b) el Estado miembro ultime la inspección prevista en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva (UE) 2017/2110 en el plazo de un mes.
2. Los Estados miembros, una vez al año, pero no antes de cuatro meses y no más tarde de ocho meses a partir de la inspección anterior, llevarán a cabo:
  - a) una inspección, incluidos los requisitos del anexo II de la Directiva (UE) 2017/2110 y del Reglamento (UE) n.º 428/2010 de la Comisión (\*\*), según proceda, y
  - b) una inspección durante un servicio regular. Esta inspección incluirá los elementos enumerados en el anexo III de la Directiva (UE) 2017/2110 y un número de los elementos enumerados en los anexos I y II de la Directiva (UE) 2017/2110 que sea suficiente de acuerdo con la estimación profesional del inspector, para garantizar que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad sigan cumpliendo todos los requisitos necesarios para la seguridad de la navegación.
3. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad no hayan sido inspeccionados de conformidad con el punto 2, el buque o la nave se considerarán como prioridad I.
4. A los efectos del punto 2, letra a), del presente anexo, se considerará como inspección una inspección de conformidad con el punto 1.1.

(\*) 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).

(\*\*) Reglamento (UE) n.º 428/2010 de la Comisión, de 20 de mayo de 2010, que desarrolla el artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las inspecciones ampliadas de buques (DO L 125 de 21.5.2010, p. 2).».

#### Artículo 15

#### Derogaciones

Queda derogada la Directiva 1999/35/CE.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo IV.

#### Artículo 16

#### 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 21 de diciembre de 2026.

*Artículo 17***Transposición**

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

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

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, 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 18***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 19***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 15 de noviembre de 2017.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

A. TAJANI

*Por el Consejo*

*El Presidente*

M. MAASIKAS

## ANEXO I

**REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA BUQUES EN SERVICIO REGULAR****(conforme a lo dispuesto en los artículos 3 y 5)**

Deberá verificarse lo siguiente:

1. que se ha facilitado al capitán la información oportuna sobre los sistemas de guía para la navegación existentes en tierra y otros sistemas de información que puedan ayudarle a dirigir la travesía con seguridad, antes de que el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad se haga a la mar, y el capitán utiliza los sistemas de información y guía para la navegación creados por los Estados miembros;
2. que se aplican las disposiciones pertinentes de los apartados 2 a 6 de la circular MSC 699, «Directrices revisadas sobre las instrucciones de seguridad para los pasajeros», de 17 de julio de 1995;
3. que en un lugar de fácil acceso se exhibe un cuadro con la organización de los cometidos a bordo que contiene:
  - a) el horario de servicios en el mar y en puerto, y
  - b) el número máximo de horas de trabajo y mínimo de horas de descanso exigidas al personal de guardia;
4. que el capitán no tiene limitada su capacidad para tomar cualquier decisión que, de acuerdo con su criterio profesional, resulte necesaria para la seguridad de la navegación y el funcionamiento del buque o nave, en especial en condiciones de mal tiempo y mar agitada;
5. que el capitán lleva un registro de las actividades e incidentes de la navegación que sean importantes para la seguridad de la navegación;
6. que toda avería o deformación permanente de las puertas exteriores del forro o las correspondientes chapas del casco que pueda afectar a la integridad del buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad, y cualesquiera deficiencias en los medios de sujeción de dichas puertas, se notifican rápidamente tanto a la administración del Estado de abanderamiento como al Estado rector del puerto, y se reparan prontamente a satisfacción de estos;
7. que se dispone de un plan de travesía actualizado antes de la salida del buque de pasaje de transbordo rodado o de la nave de pasaje de gran velocidad y que en la elaboración de dicho plan de viaje se han tenido en cuenta todas las directrices recogidas en la Resolución A.893(21) de la Asamblea de la OMI, de 25 de noviembre de 1999, sobre «Directrices para la planificación de viajes»;
8. que la información general sobre los servicios y asistencia con que cuentan las personas mayores y discapacitadas a bordo se da a conocer a los pasajeros y se muestra en formatos adecuados para quienes sufran alguna deficiencia visual.

---

## ANEXO II

**PROCEDIMIENTOS PARA INSPECCIONES****(conforme a los artículos 3 y 5)**

1. Las inspecciones garantizarán que se cumplen las prescripciones legales, expedidas por o en nombre del Estado de abanderamiento, en particular las relacionadas con la construcción, subdivisión y estabilidad, maquinaria e instalaciones eléctricas, carga, estabilidad, protección contra incendios, número máximo de pasajeros, dispositivos salvavidas y transporte de mercancías peligrosas, radiocomunicaciones y navegación. Las inspecciones incluirán a tal efecto:
  - arranque del generador de emergencia,
  - inspección del alumbrado de emergencia,
  - inspección de la fuente de alimentación de emergencia de las instalaciones de radio,
  - ensayo de la instalación de megafonía,
  - ejercicio de lucha contra incendios, incluida demostración de la capacidad de utilizar trajes de bomberos,
  - funcionamiento de la bomba contraincendios de emergencia, con dos mangueras contraincendios conectadas al colector,
  - ensayo de los mandos a distancia de parada de emergencia que controlan el suministro de combustible a las calderas y la maquinaria principal y auxiliar y accionan los ventiladores,
  - ensayo de los mandos a distancia y mandos locales de cierre de las válvulas de mariposa contraincendios,
  - ensayo de los sistemas de detección de incendios y alarma contraincendios,
  - ensayo de cierre de las puertas contraincendios,
  - accionamiento de las bombas de sentina,
  - el cierre de las puertas de mamparo estanco; tanto a distancia como mediante mando local,
  - demostración de que los miembros clave de la tripulación están familiarizados con los planes de lucha contra averías,
  - arriado y puesta a flote de al menos un bote de rescate y un bote salvavidas, puesta en marcha y ensayo del sistema de propulsión y gobierno de los mismos, recuperación y colocación de los botes en su puesto de estiba a bordo,
  - comprobación del inventario de todos los botes salvavidas y botes de rescate,
  - ensayo de los aparatos de gobierno principal y auxiliar del buque o nave.
2. En las inspecciones se examinará el conocimiento y la eficacia de los tripulantes en relación con los procedimientos de seguridad y en caso de emergencia, mantenimiento, hábitos de trabajo, seguridad de los pasajeros, procedimientos del puente y operaciones relacionadas con la carga y los vehículos. Se comprobará la capacidad de los marineros de comprender y, en su caso, dar órdenes e instrucciones e informar a sus superiores en la lengua de trabajo común indicada en el diario de navegación. Se comprobará la acreditación escrita de que los miembros de la tripulación han superado una formación especial, en particular en las áreas siguientes:
  - control de multitudes,
  - familiarización,
  - formación en seguridad destinada al personal que presta asistencia directamente al pasaje en los espacios de pasajeros y, en particular, a las personas mayores y discapacitadas en situación de emergencia,
  - gestión de crisis y comportamiento humano.En la inspección se determinará si los sistemas de turnos provocan fatiga exagerada, especialmente en el personal de guardia.
3. Los títulos de los tripulantes que presten servicio en los buques incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva cumplirán las disposiciones de la Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Directiva 2008/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas (DO L 323 de 3.12.2008, p. 33).

## ANEXO III

**PROCEDIMIENTOS PARA LLEVAR A CABO INSPECCIONES DURANTE UN SERVICIO REGULAR  
(conforme al artículo 5)**

Cuando se realicen inspecciones durante un servicio regular, se comprobará lo siguiente:

**1. Información sobre los pasajeros**

Que no se supera el número de pasajeros que está autorizado a transportar el buque de pasaje de transbordo rodado o la nave de pasaje de gran velocidad (en lo sucesivo, «buque») y que el registro de la información sobre los pasajeros es conforme con la Directiva 98/41/CE del Consejo <sup>(1)</sup>. Se comprobará cómo se facilita al capitán la información sobre el número total de pasajeros y, en su caso, cómo son incluidos en el total del viaje de retorno los pasajeros que hagan una travesía de ida y vuelta sin desembarcar.

**2. Información sobre carga y estabilidad**

Se comprobará que hay instaladas y se utilizan marcas de calado, según proceda. Se comprobará que se han tomado medidas para evitar la sobrecarga del buque y que no está sumergida la línea de carga de compartimentado apropiada. Se verificará que se evalúa debidamente la carga y la estabilidad. Se comprobará que se han pesado de forma adecuada los vehículos y el resto de la carga y que las cifras se transmiten al capitán para su utilización en las evaluaciones de la carga y la estabilidad. Se comprobará que hay planes de lucha contra averías expuestos permanentemente y que se han facilitado a los oficiales manuales sobre la lucha contra averías.

**3. Seguridad para la navegación**

Que se sigue el procedimiento para garantizar que el buque reúne las condiciones de seguridad necesarias para hacerse a la mar antes de que salga de puerto, el cual debe incluir un procedimiento por el que se informe expresamente de que están cerradas todas las puertas del forro estancas al agua y la intemperie. Se comprobará que todas las puertas de la cubierta de vehículos están cerradas antes de que el buque salga de puerto o permanecen abiertas únicamente el tiempo necesario para permitir cerrar el yelmo de puerta de proa, se verificarán los mecanismos de cierre de las puertas de proa, popa y costados, así como las luces indicadoras y cámaras de televisión de vigilancia que muestren la situación de dichas puertas en el puente de navegación. Se determinará y notificará toda dificultad en el funcionamiento de las luces indicadoras, especialmente por lo que se refiere a los interruptores de las puertas.

**4. Consignas de seguridad**

Que las consignas de seguridad rutinarias y exhibición de instrucciones para procedimientos de emergencia están en el idioma o idiomas adecuados. Se comprobará que al principio del viaje se dan las consignas de seguridad, y que estas pueden oírse en todos los espacios públicos, incluidas las cubiertas expuestas, a que los pasajeros tienen acceso.

**5. Anotaciones en el diario de navegación**

Que se examina el diario de navegación para comprobar si se han anotado el cierre de las puertas estancas al agua y la intemperie situadas a proa, a popa y en otros lugares, los ejercicios de cierre de las puertas estancas de compartimentado, las pruebas del aparato de gobierno, etc. También se comprobará que se anotan los calados, francobordo y datos de estabilidad, así como la lengua común de la tripulación.

**6. Mercancías peligrosas**

Se comprobará la aplicación de la normativa pertinente a toda carga peligrosa o contaminante. En particular, se verificará que se ha realizado una declaración sobre las mercancías peligrosas y contaminantes transportadas, que existe un manifiesto o plano de estiba que muestra su situación a bordo, que el transporte de esa carga particular está permitido en buques de pasaje, y que las mercancías peligrosas y contaminantes están adecuadamente marcadas, etiquetadas, estibadas, sujetas y separadas.

Se comprobará que los vehículos que transportan mercancías peligrosas o contaminantes llevan los rótulos indicativos adecuados y están bien sujetos. Se verificará que, cuando se transportan mercancías peligrosas o contaminantes, hay disponible en tierra una copia del manifiesto o plano de estiba. Se comprobará que el capitán conoce

<sup>(1)</sup> Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos (DO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

las obligaciones en materia de notificación derivadas de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, así como las instrucciones sobre los procedimientos de emergencia y primeros auxilios en caso de incidente con mercancías peligrosas o contaminantes marinos. Se comprobará que los medios de ventilación de las cubiertas de vehículos están funcionando en todo momento, que incrementan su potencia cuando los motores de los vehículos están en marcha y que hay instalado un sistema indicador que muestra en el puente si funciona la ventilación de la cubierta de vehículos.

#### 7. Sujeción de los vehículos de mercancías

Se comprobará cómo están sujetos los vehículos de mercancías, por ejemplo, estibados en bloque o con trinca individual. Se verificará también si se han provisto suficientes puntos de sujeción reforzados. Se examinarán los sistemas de sujeción de los vehículos de mercancías en condiciones de mal tiempo o cuando se prevé temporal. Se comprobará el método de sujeción de autocares y motocicletas, si existe. Se comprobará la existencia de un manual de sujeción de la carga a bordo del buque.

#### 8. Cubiertas de vehículos

Se comprobará si los espacios de categoría especial y de carga rodada son objeto de un sistema de rondas o están vigilados por circuito de televisión de modo que pueda observarse el movimiento de los vehículos en malas condiciones meteorológicas y la entrada no autorizada de pasajeros. Se verificará que las entradas y puertas contra-incendios se mantienen cerradas y que se han colocado carteles de aviso para impedir la entrada de pasajeros en las cubiertas de vehículos cuando el buque está en el mar.

#### 9. Cierre de las puertas estancas

Se comprobará que se siguen las indicaciones que figuran en las instrucciones operacionales en relación con las puertas estancas de compartimentado. Se verificará que se realizan los ejercicios prescritos. Se confirmará que el control de las puertas estancas desde el puente se verifica, cuando es posible, en modo «local». Se comprobará que las puertas se mantienen cerradas en condiciones de visibilidad restringida u otras situaciones peligrosas. Se comprobará que se enseña a los tripulantes la manera correcta de accionar las puertas, y que estos son conscientes del peligro que entraña su mala utilización.

#### 10. Patrullas contraincendios

Que existe un sistema eficiente de patrullas que permite detectar rápidamente cualquier conato de incendio. Las patrullas deben incluir los espacios de categoría especial en donde no haya instalado un sistema fijo de detección y alarma contraincendios. Estos espacios pueden estar ya patrullados conforme a lo indicado en el punto 8.

#### 11. Comunicaciones en caso de emergencia

Que en el cuadro de obligaciones hay suficientes tripulantes para asistir a los pasajeros en situación de emergencia, que pueden ser identificados con facilidad y que son capaces de comunicarse con los pasajeros si se produce una emergencia, teniendo en cuenta una combinación adecuada y apropiada de los factores siguientes:

- a) la lengua o lenguas apropiadas de las principales nacionalidades de los pasajeros transportados en una ruta concreta;
- b) la probabilidad de que la utilización de un vocabulario inglés elemental de instrucciones básicas pueda proporcionar un medio de comunicación con un pasajero que necesite asistencia, en caso de que dicho pasajero y el miembro de la tripulación no compartan una lengua común;
- c) la posible necesidad de comunicarse por algún otro medio en una emergencia (por ejemplo, mediante una demostración, signos con las manos, o llamando la atención sobre la localización de instrucciones, puestos de reunión, dispositivos salvavidas o vías de evacuación, cuando no resulte práctica la comunicación verbal);
- d) la medida en que se han impartido a los pasajeros instrucciones completas de seguridad en su lengua o lenguas nativas;
- e) las lenguas en que puedan difundirse las consignas de seguridad durante una emergencia o ejercicio para transmitir a los pasajeros las orientaciones esenciales y facilitar la asistencia a los mismos por parte de la tripulación.

#### 12. Lengua de trabajo común a los tripulantes

Que se ha establecido una lengua de trabajo que garantice el comportamiento eficaz de la tripulación en relación con la seguridad, y que dicha lengua de trabajo se hace constar oportunamente en el diario de navegación del buque.

<sup>(1)</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

### 13. Equipo de seguridad

Que se realiza el mantenimiento de los dispositivos salvavidas y de lucha contra incendios, incluidas las puertas contraincendios y otros elementos de protección estructural contra el fuego que puedan inspeccionarse con facilidad. Que están permanentemente expuestos los planos del sistema de lucha contra incendios, o que se han facilitado a los oficiales del buque manuales que contengan una información equivalente. Que la estiba de los chalecos salvavidas es correcta y que se identifican fácilmente los emplazamientos de los chalecos salvavidas infantiles. Que la carga de los vehículos no entorpece el funcionamiento de los dispositivos de lucha contra incendios, cierres de emergencia ni controles de las válvulas de temporal, etc., que puedan estar situados en las cubiertas de vehículos.

### 14. Equipo de navegación y equipo radioeléctrico

Se comprobará el correcto funcionamiento de los equipos de navegación y de comunicaciones radioeléctricas, incluidas las radiobalizas de localización de siniestros (RLS).

### 15. Alumbrado de emergencia suplementario

Se comprobará que hay instalado un alumbrado de emergencia suplementario cuando ello esté prescrito, y que se lleva un registro de sus fallos.

### 16. Medios de evacuación

Que las vías de evacuación están marcadas de acuerdo con las prescripciones aplicables, e iluminadas tanto desde las fuentes de energía eléctrica principal como desde las de emergencia. Que se han adoptado medidas para evitar que los vehículos obstaculicen las vías de evacuación cuando estas atraviesan o pasan por las cubiertas de vehículos. Se comprobará también que se mantienen expeditas las salidas, en especial las de las tiendas libres de impuestos, que a veces están bloqueadas por un exceso de mercancías.

### 17. Limpieza de la cámara de máquinas

Que la cámara de máquinas se mantiene limpia, de conformidad con los procedimientos de mantenimiento.

### 18. Eliminación de basuras

Que los sistemas empleados para la manipulación y eliminación de basuras son satisfactorios.

### 19. Plan de mantenimiento

Que todas compañías tienen una serie de órdenes permanentes, con un sistema de mantenimiento planificado, para todas las zonas relacionadas con la seguridad, incluidas las puertas de proa y popa y las aberturas de los costados junto con sus mecanismos de cierre, así como la cámara de máquinas y el equipo de seguridad. Que hay planes para la comprobación periódica de todos los elementos, a fin de mantener las normas de seguridad al nivel más elevado posible. Que existen procedimientos para registrar deficiencias y confirmar que se han rectificado, de modo que el capitán y la persona designada en tierra, que debe formar parte de la gerencia de la compañía, conozcan esas deficiencias y el hecho de que se han subsanado en un plazo especificado. Que la comprobación periódica del funcionamiento de los mecanismos de cierre de las puertas exteriores e interiores de proa incluye los indicadores, los equipos de vigilancia y cualesquiera imbornales situados en los espacios entre el yelmo de proa y la puerta interior y, en especial, los mecanismos de cierre y los sistemas hidráulicos a ellos asociados.

### 20. Travesía

Cuando se realice una travesía deberá aprovecharse la ocasión para determinar si hay a bordo un número excesivo de personas, si la disponibilidad de asientos es suficiente y si los pasillos, escaleras y salidas de emergencia están bloqueados con equipajes o pasajeros sin asiento. Es necesario comprobar que no quedan pasajeros en la cubierta de vehículos antes de que el buque se haga a la mar y que no vuelven a tener acceso a la misma hasta inmediatamente antes del amarre.

---



## ANEXO IV

## TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Directiva 1999/35/CE	Presente Directiva
Artículo 1	—
Artículo 2, letras a), b), d), e), f), g), h), j), m), o), r)	Artículo 2, apartados 1), 2), 3), 4), 6), 7), 8), 9), 10), 11), 12)
Artículo 2, letras c), i), k), l), n), p), q), s)	—
Artículo 3	Artículo 1
Artículo 4	—
Artículo 5, punto 1, letra a)	Artículo 3
Artículo 5, punto 1, letra b), y 2	—
Artículo 6	Artículo 3
Artículo 7	Artículo 4
Artículo 8, apartado 1	Artículo 5, apartado 1
Artículo 8, apartado 2	Artículo 5, apartado 3
Artículo 8, apartado 3	Artículo 9, apartado 1
Artículo 9	Artículo 6
Artículo 10, apartado 1, letras a), b) y c)	Artículo 7
Artículo 10, apartado 1, letra d)	—
Artículo 10, apartado 2	Artículo 7
Artículo 10, apartado 3	Artículo 8
Artículo 10, apartado 4	—
Artículo 11, apartados 1, 2, 3, 4, 5, 7 y 8	—
Artículo 11, apartado 6	Artículo 6, apartado 1
Artículo 13, apartados 1, 2, 4 y 5	—
Artículo 13, apartado 3	Artículo 6, apartado 2, y artículo 10
Artículo 14	—
Artículo 15	—
Artículo 16	—
Artículo 17	Artículo 12
Artículo 18	Artículo 11
Artículo 19	Artículo 17
Artículo 20	Artículo 16
Artículo 21	Artículo 18
Artículo 22	Artículo 19
Anexo I	Anexo I