



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 25.11.1996
COM(96) 574 final

96/0281 (SYN)

PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL CONSEJO
SOBRE EL REGISTRO DE LAS PERSONAS
QUE VIAJAN A BORDO DE BUQUES DE PASAJE

(presentada por la Comisión)

ÍNDICE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

INTRODUCCIÓN GENERAL	3
OBJETO DE LA LEGISLACIÓN	7
JUSTIFICACIÓN DE QUE SE PROPONGA UNA DIRECTIVA DEL CONSEJO	7
CONTENIDO DE LA DIRECTIVA DEL CONSEJO	8
CONSIDERACIONES ESPECIALES	10

<u>ACTO LEGISLATIVO</u>	13
--------------------------------	----

<u>DECISIÓN DEL COMITÉ CONJUNTO DEL EEE</u>	22
--	----

<u>FICHA FINANCIERA</u>	24
--------------------------------	----

<u>FICHA DE EVALUACIÓN DE IMPACTO</u>	28
--	----

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

INTRODUCCIÓN GENERAL

1. A raíz de la tragedia del Estonia, el Consejo solicitó¹ a la Comisión que presentara una propuesta sobre la obligación de registrar los pasajeros a bordo de los buques de transbordo rodado de pasajeros. En consecuencia, la Comisión ha incluido este asunto en su programa legislativo de 1996.

La información sobre los pasajeros a bordo de buques de pasaje es una condición fundamental para mejorar la eficacia de los servicios de emergencia en caso de accidente. Permitiría, por ejemplo, a las autoridades competentes proporcionar rápidamente información adecuada sobre la situación a las familias de las personas a bordo. Se necesita además información para:

- saber a quién buscar y qué precauciones tomar: las labores de búsqueda y salvamento podrán hacerse más eficazmente si se conocen los tipos de personas implicadas (niños/ancianos, hombres/mujeres, etc.);
- que las cuestiones jurídicas estén más claras, p.ej., seguros en caso de muerte o desaparición. Muy a menudo las víctimas de un accidente en el mar sufren mutilaciones que las hacen irreconocibles, o es imposible rescatarlas del pecio, o desaparecen;
- mejorar la asistencia sanitaria en caso de lesiones graves. En la mayoría de los Estados, si se identifica correctamente a un paciente se puede acceder a su historial médico, haciendo así posible un tratamiento médico más adecuado.

Finalmente, es necesaria información precisa sobre el número de personas a bordo para asegurar que no se supera la capacidad máxima autorizada de la nave.

2. La cuestión del registro de los pasajeros también se ha abordado en la Organización Marítima Internacional (OMI). En noviembre de 1995, en una Conferencia SOLAS se aprobó una enmienda al Convenio SOLAS por la que se introducía el principio del registro de los pasajeros en una regla específica (Regla III/24-2). Esta nueva regla SOLAS será de aplicación desde el 1/7/1997 a todos los buques de pasaje en viajes internacionales.

Aunque al aprobar esta nueva regla SOLAS, los gobiernos nunca tuvieron la intención de llegar a esta conclusión, el ámbito de la regla SOLAS III/24-2 está limitado a los buques construidos después del 1/7/1986. Para solucionar esta situación, la Comisión Europea e Italia, como presidente del Consejo, propusieron al Comité de seguridad marítima ampliado que se modificara la regla para que fuera aplicable a todos los buques de pasaje en viajes internacionales.

¹ Resolución del Consejo de 22 de diciembre de 1994 sobre la seguridad de los buques de transbordo rodado de pasajeros (94/C 379/05), DO C 379 de 31.12.94, p. 8.

El 4 de junio, el Comité de seguridad marítima ampliado aprobó la Resolución MSC 47 (66) “Aprobación de enmiendas al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974”, por la que se reemplazaba el Capítulo III del Anexo de SOLAS por un nuevo capítulo. La regla III/24-2 de “Información a los pasajeros” se ha sustituido por una nueva regla III/27, en la que se señala que es de aplicación a todos los buques de pasaje en viajes internacionales. Esta enmienda entrará en vigor el 1/7/1998.

3. a) La Comisión opina que esta regla SOLAS debe constituir la base de la legislación comunitaria. Por esta razón, la Comisión no limita el ámbito de su propuesta, como sugirió inicialmente el Consejo, únicamente a los buques de transbordo rodado en viajes internacionales, sino que propone ampliarlo a los buques de pasaje que operen desde o hacia puertos de la Comunidad, tanto en viajes nacionales como internacionales.

Con esta propuesta, la Comisión se esfuerza por asegurar la aplicación coherente y armonizada de la regla SOLAS III/27 a todos los buques de pasaje que viajan desde puertos de la CE y garantizar que todas las partes contratantes de SOLAS aplican correctamente las disposiciones correspondientes de dicho convenio a los buques que ostentan su pabellón y viajan a un puerto de la CE. Con esto, la Comisión se ha enfrentado con dos problemas concretos, por una parte, algunas carencias de la Regla III/27 y, por otra, las particularidades del Convenio SOLAS a las que tenía que encontrar una solución aceptable.

La Comisión identificó como principales carencias el ámbito de aplicación de la Regla III/27 de SOLAS, que sólo afecta a los viajes internacionales, y la amplia gama de posibilidades de exención de dicha Regla.

Las Administraciones del país de abanderamiento pueden, por ejemplo, eximir a los buques de pasaje de la obligación de proporcionar información detallada si los viajes regulares que efectúan hacen impracticable que se puedan preparar dichos registros. Además, en virtud de la regla II/2.1, las Administraciones del país de abanderamiento tienen la posibilidad de eximir a los buques que, en el curso de su viaje, no se aparten más de 20 millas de la costa más cercana. Esta disposición permite eximir de la aplicación de la Regla a los buques de pasaje que realizan un trayecto en una zona de 40 millas entre dos costas, con independencia de la longitud del mismo. Las posibilidades de exención, combinadas con la posibilidad de interpretaciones divergentes tanto de los Estados miembros como de países terceros, producirían sin duda incertidumbres y aplicaciones diferentes de la legislación de la UE. La Directiva propuesta por la Comisión introduce en la UE un marco legislativo coherente para el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje desde o hacia puertos de la Comunidad.

Aunque el Convenio SOLAS 1974 y su Protocolo de 1978 contienen compromisos de los Gobiernos Contratantes, la mayor parte de las prescripciones, y en particular las del Capítulo III del Convenio SOLAS, tienen como ámbito de aplicación los buques con pabellón de los Estados de los Gobiernos Contratantes. No obstante, la Regla III/27 trata de cuestiones de búsqueda y salvamento que no siempre son responsabilidad del país de abanderamiento. Debe señalarse que el derecho internacional no autoriza a un país de abanderamiento a regular cuestiones que no estén dentro de su jurisdicción. Este es el caso de las

disposiciones de búsqueda y salvamento, que son responsabilidad exclusiva del Estado rector del puerto. Una aplicación coherente y viable de la regla III/27 a efectos de búsqueda y salvamento hace necesaria por lo tanto una interfaz adecuada con las autoridades terrestres a las que corresponde la responsabilidad del área operativa en virtud del Convenio Internacional de 1979 sobre búsqueda y salvamento marítimos. Subrayando que el "derecho" concedido a un país de abanderamiento de eximir a los buques de las disposiciones del Convenio SOLAS no puede conducir a que la "excepción sea la norma y la norma general se convierta en excepción", la Comisión considera que las obligaciones de los países de abanderamiento para aplicar la Regla II/27, y en particular la posibilidad de eximir a algunos buques, no se pueden ejercer sin un consenso con los Estados rectores del puerto interesados.

Para conseguir un sistema de información y registro armonizado, coherente y factible que ofrezca a pasajeros y tripulaciones las mejores garantías en caso de accidente, con su propuesta la Comisión se dirige a los Estados miembros en su calidad tanto de Estados de abanderamiento como de Estados rectores de puertos. Las responsabilidades de estos últimos se aplicarán a través de las correspondientes obligaciones del Estado rector del puerto impuestas a todos los buques, con independencia de su pabellón, cuando zarpen de un puerto de la Comunidad. Además, esta Directiva ayudará a todos los países de abanderamiento a cumplir sus obligaciones en virtud del Convenio SOLAS de forma coherente utilizando el marco de información y registro establecido por la Directiva.

Las disposiciones de esta Directiva en relación con los buques de pasaje que enarbolan pabellón de un país tercero cuando zarpan de puertos de la Comunidad no imponen prescripciones más estrictas respecto del registro de pasajeros que las reglas generales del Convenio SOLAS. En cambio, por lo que se refiere a las exenciones, la Directiva sí impone prescripciones más estrictas que las Reglas SOLAS.

Esto implica que los Estados rectores del puerto sólo pueden conceder exenciones a buques que zarpen de sus puertos de conformidad con las disposiciones de la Directiva. En consecuencia, tampoco los buques que enarbolan pabellón de un país tercero podrán ser eximidos, a su salida de un puerto de la Comunidad, de las obligaciones de registro de pasajeros si no cumplen los requisitos fijados por la Directiva para la concesión de exenciones. Así, en algunos casos, buques que enarbolan pabellón de un país tercero y que disponen de una exención concedida por su país de abanderamiento en virtud de las Reglas SOLAS pueden no obtener la exención del Estado rector del puerto en virtud de la Directiva.

La Comisión señala que, de acuerdo con los principios generales de derecho internacional, podría justificarse que el Estado rector del puerto imponga determinadas obligaciones a buques que enarbolan pabellón de otro estado siempre que dichas obligaciones estén dentro del ámbito de competencias del Estado rector del puerto. Este es el caso en las actividades de búsqueda y salvamento.

Es inconcebible que, en cuestiones de búsqueda y salvamento, un país de abanderamiento obstaculice la aplicación armonizada de exenciones de la disposición general SOLAS, impuesta por un Estado rector del puerto con el fin

de aplicar coherentemente a todos los buques, con independencia de su pabellón, un principio general del Convenio SOLAS.

Por otra parte, dado que las disposiciones de la Directiva se aplican a todos los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro, no se considera inviable imponer el registro de las características de los pasajeros embarcados en buques de pasaje en todos los viajes de más de 20 millas desde el puerto de salida. En consecuencia, sólo se autorizan exenciones para buques de pasaje que viajan exclusivamente en aguas protegidas. También es inconcebible que un país tercero de abanderamiento abogue por el carácter de aguas protegidas de un viaje realizado dentro de las aguas territoriales de otro Estado.

Para garantizar que los países terceros aplican correctamente sus obligaciones en virtud del Convenio SOLAS a los buques de pasaje que viajan desde un puerto situado fuera de la Comunidad hacia un puerto de la CE, sin comprometer las responsabilidades en materia de búsqueda y salvamento de los Estados rectores del puerto de la CE, la Comunidad tiene que imponer una obligación a los Estados miembros para garantizar que una compañía que opere con buques de pasaje que llegan a sus puertos desde puertos situados fuera de la Comunidad garantice que ofrece a las autoridades responsables de las operaciones de búsqueda y salvamento, cuando sea necesario a efectos de dichas actividades, la información adecuada sobre los pasajeros, tal como se define en esta Directiva. Si en los ejercicios regionales de búsqueda y salvamento o a la llegada a un puerto de la Comunidad se pone de manifiesto que una compañía no cumple con las disposiciones de registro de pasajeros, los Estados miembros aplicarán sanciones efectivas y disuasorias.

En cuanto a las exenciones concedidas por países de abanderamiento cuyos buques de pasaje viajan a un puerto de la CE, deberá tenerse en cuenta la Circular MSC 606 sobre el Estado rector del puerto respecto de las exenciones del Convenio SOLAS, emitida por el Comité de seguridad marítima de la OMI. En dicha circular se recomienda a los Estados de abanderamiento que, antes de que uno de sus buques opere desde un puerto de un Estado diferente del de la Administración de abanderamiento, negocien con el Estado rector del puerto para resolver las posibles diferencias sobre la conveniencia de dicha exención.

Para evitar malentendidos sobre la interrelación de los compromisos del Estado de abanderamiento en virtud del Convenio SOLAS y las responsabilidades del Estado rector del puerto para los buques de pasaje en trayectos internacionales, la Comisión considera conveniente tratar esta cuestión en un artículo independiente.

3. b) Teniendo en cuenta los imperativos jurídicos y las implicaciones prácticas particulares de los viajes realizados en su totalidad fuera de la Comunidad, la Comisión ha considerado que no es apropiado incluir este tipo de trayectos en el ámbito de aplicación de esta Directiva. Al cumplir, como países de abanderamiento, las obligaciones que les corresponden según la regla III/27 del Convenio SOLAS, los Estados miembros deberán organizar una interfaz adecuada con las autoridades terrestres responsables de las operaciones de salvamento y rescate.

OBJETO DE LA LEGISLACIÓN

4. El objeto de la legislación es proporcionar información con la que se garantice que el número de personas a bordo que se ha certificado no supera el número máximo de pasajeros para el que el buque y sus equipos de salvamento están autorizados y para facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento.

JUSTIFICACIÓN DE QUE SE PROPONGA UNA DIRECTIVA DEL CONSEJO

- 5.a) *¿Cuáles son los objetivos de la medida prevista en relación con las obligaciones que incumben a la Comunidad y cuál es la dimensión comunitaria del problema (por ejemplo, a cuántos Estados miembros afecta y qué solución se ha aplicado hasta ahora)?*

Las obligaciones de la Comunidad en esta materia son mejorar la seguridad del transporte marítimo, según se prevé en el apartado 2 del artículo 84 del Tratado, interpretado conjuntamente con la letra c) del apartado 1 del artículo 75. El objetivo de la acción propuesta es el establecimiento de un régimen armonizado que garantice que todos los buques de pasaje que enarbolan pabellón de un Estado miembro cuando viajen desde o hacia puertos de la Comunidad no lleven más pasajeros de los autorizados en sus certificados de seguridad. Además, con ello se conseguirá un marco informativo adecuado que facilite las operaciones de búsqueda y salvamento en caso de accidente de un buque de pasaje.

Millones de ciudadanos europeos y no europeos que viajan por Europa utilizan buques de pasaje que zarpan de centenares de puertos de la Comunidad. Casi todos los Estados miembros están afectados en calidad de Estados de abanderamiento o de Estados rectores de puertos. Con la Directiva se evitarán interpretaciones diferentes en los Estados miembros de la prescripción internacional de registro de pasajeros y se asegurará que se aplican unas reglas similares a los buques de pasaje que realizan viajes nacionales, para los que actualmente no existen unas reglas internacionales armonizadas. Por consiguiente, son necesarias unas prescripciones de seguridad comunes, no sólo para conseguir un nivel de seguridad común, sino también para que la información sobre los pasajeros esté a disposición de las autoridades de búsqueda y salvamento cuando se necesite. Además, las reglas armonizadas garantizarán indirectamente que no se atenta contra la competencia entre las compañías que cubren rutas marítimas similares.

- 6.b) *La medida prevista, ¿es competencia exclusiva de la Comunidad o es competencia compartida con los Estados miembros?*

La medida prevista no es competencia exclusiva de la Comunidad.

- 7.c) *¿Cuál es la solución más eficaz tras comparar los medios de la Comunidad y los de los Estados miembros?*

Dado que el transporte marítimo de pasajeros se inscribe en el contexto del mercado interior, la solución más eficaz es establecer a nivel comunitario prescripciones comunes de seguridad y un sistema que proporcione información sobre los pasajeros.

8.d) *¿Qué valor añadido concreto aporta la medida prevista por la Comunidad y cuál sería el coste de no adoptarla?*

La Comunidad tiene gran interés en que se establezcan y mantengan unas normas de seguridad armonizadas para los buques de pasaje y en que, cuando ocurra un accidente, pueda rescatarse a pasajeros y tripulaciones en las mejores condiciones.

A escala internacional se han empezado a tomar medidas adecuadas que, sin embargo, dejan muchas posibilidades de exención y no son de aplicación a los buques de pasaje en viajes nacionales.

Los costes de la inacción serían, por una parte, una protección insuficiente de los pasajeros y la persistencia en la Comunidad de un sistema demasiado complejo y dudoso para las compañías y, por otra, falseamiento de la competencia.

9.e) *¿Con qué modalidades de actuación cuenta la Comunidad? (recomendación, asistencia financiera, reglamento, reconocimiento mutuo)*

De las negociaciones internacionales han emanado unas reglas insuficientemente precisas y que dejan demasiadas posibilidades de exenciones al registro de los pasajeros. Además, estas reglas no cubren los viajes nacionales, por lo que no son completas. Para brindar una protección eficaz y homogénea a los pasajeros es por tanto necesario introducir medidas obligatorias, ya sea en forma de Directiva o de Reglamento. Un sistema comunitario de carácter obligatorio evitará las divergencias de las medidas nacionales.

10.f) *¿Es necesaria una reglamentación uniforme o basta una directiva que marque objetivos generales y deje la ejecución en manos de los Estados miembros?*

Respetando el principio de proporcionalidad, debe bastar una Directiva, que establece prescripciones comunes de nivel comunitario, para armonizar el nivel de seguridad de los buques de pasaje que viajan desde o hacia puertos de la Comunidad. En cuanto a los viajes internacionales que se inician en puertos no comunitarios, se les aplicará la normativa SOLAS, respecto a la que no deberá concederse ninguna exención diferente de las previstas en la Directiva.

Queda a discreción de cada Estado miembro la aplicación de los procedimientos prácticos y técnicos de la Directiva. De esta forma se deja a cada Estado miembro la responsabilidad de decidir las formas de aplicación que mejor se adapten a su sistema interno.

CONTENIDO DE LA DIRECTIVA DEL CONSEJO

11. Como principio general, el número total de personas a bordo de los buques de pasaje que operen a partir de puertos de la Comunidad se contará antes de que zarpen y se comunicará al comandante, a una persona en tierra que se designe y, cuando sea necesario, a la autoridad competente. Esta prescripción se aplicará a todos los buques de pasaje independientemente del tipo de viaje que realicen.

En lo que respecta a la recogida de información adicional sobre los pasajeros a efectos de búsqueda y salvamento, las mencionadas prescripciones se impondrán a todos los buques de pasaje que zarpen desde o hacia un puerto comunitario para trayectos de más de 20 millas náuticas entre dos puertos. Los Estados miembros podrán optar por rebajar este límite de 20 millas náuticas si consideran necesario el registro de la información. A estos viajes se aplicarán también las prescripciones correspondientes de la Directiva. En la propuesta se reconoce también la necesidad de conceder exenciones en los viajes muy cortos, tales como los de transbordadores de un estrecho o una bahía y los dedicados exclusivamente al transporte de pasajeros en viajes de cercanías o similares de carácter regular.

Haber elegido como límite las 20 millas constituye el resultado del efecto acumulado de una serie de prescripciones propuestas con objeto de asegurar que un conjunto de principios generales y condiciones específicas planteados por la Comisión y los Estados miembros, se tienen en cuenta íntegramente. Además de la necesidad de asegurar que a todos los pasajeros y las tripulaciones que viajan desde o hacia puertos de la Comunidad se aplican las prescripciones de seguridad del nivel más alto posible y las mejores posibilidades de búsqueda y salvamento en caso de accidente, también es necesario que a los buques que navegan en viajes internacionales y en viajes nacionales les se apliquen las mismas reglas y que no se falsee la competencia entre los puertos comunitarios. Las prescripciones deben aplicarse a todos los buques de pasaje, con independencia de su pabellón o del tipo de trayecto, que viajen desde o hacia un puerto de la Comunidad, aunque varíe la longitud del viaje, cuando operen en zonas bien definidas, donde el tráfico sea denso y las condiciones de la mar y meteorológicas predominantes suelen ser adversas. Este último es el caso de la zona definida en el acuerdo regional relativo a las prescripciones de estabilidad en Europa noroccidental y el mar Báltico (Acuerdo de Estocolmo).

La Comisión opina que debería ser posible tomar en consideración las condiciones particulares y específicas a nivel de los Estados miembros. Ello implica una posibilidad limitada de otorgar exenciones, dentro de lo acordado internacionalmente. Deberán además tenerse debidamente en cuenta los efectos de la entrada en vigor de nuevas medidas internacionales y comunitarias dirigidas a que los buques de pasaje sean un medio de transporte seguro. No obstante, la concesión de exenciones no debe convertirse en una carga administrativa inaceptable para los Estados miembros y la Comisión, por lo que el procedimiento de comité se usará sólo en el caso de que haya objeciones ulteriores a una medida tomada por un Estado miembro.

12. La Comisión opina que la recogida de la información debe hacerse de forma que no obstaculice sustancialmente la operación de los buques de pasaje en los puertos.

Las técnicas aplicadas para contar los pasajeros y registrar sus nombres pueden dejarse a la discreción de los Estados miembros, cuya normativa nacional deberá contar con unos procedimientos claros y detallados sobre el registro. Los criterios funcionales establecidos en la legislación de la CE son el mínimo que deberá cumplirse. A la hora de establecer una reglamentación nacional adaptada a los citados criterios funcionales deberá tenerse en cuenta el hecho de que hoy día los sistemas de registro de pasajeros casi no tienen problemas técnicos.

CONSIDERACIONES ESPECIALES

Artículo 1

Este artículo expone la finalidad de la Directiva: aumentar la seguridad en el mar mejorando la información sobre los pasajeros y su identificación a efectos de las operaciones de búsqueda y salvamento en caso de accidente.

Artículo 2

El artículo 2 define los términos fundamentales utilizados en la Directiva. Las definiciones coinciden en lo posible con las de instrumentos jurídicos internacionales tales como el Convenio SOLAS y la legislación CE sobre seguridad en el mar.

Artículo 3

Al delimitar el ámbito de aplicación de la Directiva, la definición de buques de pasaje que se hace en el artículo anterior se precisa aún más. Se explica a qué buques y servicios se aplican las disposiciones de la Directiva. Los buques con inmunidad soberana según el derecho internacional y los yates de recreo que no realicen actividades comerciales están excluidos del ámbito de la Directiva. Además, quedan excluidos los buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro y realizan servicios de transporte fuera de la Comunidad.

Artículo 4

Como se subraya en el punto 3.a) de la Introducción General, este artículo aclara la coexistencia de esta Directiva con las disposiciones correspondientes del Convenio SOLAS.

Artículo 5

En este artículo, a la vez que se reitera una práctica general de la buena navegación, se insta a la obligación de contar los pasajeros a bordo del barco y de notificar el resultado al comandante antes de zarpar. Con ello se contribuye a garantizar que los buques de pasaje no se hacen a la mar con más pasajeros a bordo de lo legalmente permitido.

A la vez que se asegura que el número de pasajeros a bordo de un buque de pasaje se notifica y se conoce en tierra, el segundo párrafo permite a los Estados utilizar medios de comunicación alternativos para el mismo objeto.

Artículo 6

En este artículo se obliga a que los buques de pasaje que llevan a cabo viajes de más de 20 millas entre dos puertos registren unos datos suplementarios. En caso de accidente tal información es fundamental no sólo para los servicios de búsqueda y salvamento, sino también para informar de la situación a los familiares y a otras personas interesadas.

La Resolución del Consejo de 22 de diciembre de 1994 sugiere que la duración del viaje podría usarse como el parámetro decisivo a la hora de escoger un límite a partir del cual se exige el registro de los nombres. La Comisión ha optado sin embargo por apartarse de esta recomendación debido al fuerte aumento registrado recientemente en el número de naves de pasajeros de gran velocidad capaces de efectuar viajes largos en muy poco tiempo. La posibilidad de rebajar el límite de las 20 millas contemplada en el artículo 9 permite a los Estados miembros aplicar en su totalidad el apartado 3 de la regla SOLAS III/24-2 a todos los buques de pasaje que realicen viajes internacionales.

Artículo 7

En este artículo se dispone que el comandante debe conocer siempre el número de pasajeros que lleva a bordo y que deberá encargarse de que no se supera la capacidad autorizada. Este último extremo es una prescripción vinculante de una práctica de buena navegación existente.

Artículo 8

Aquí se establecen las obligaciones de las compañías que transportan pasajeros a partir de un puerto comunitario. En el apartado 1 se dispone que las compañías que transportan pasajeros deben nombrar a una persona responsable de recoger y notificar la información requerida por las autoridades. En este apartado se enuncian también las prescripciones mínimas de los sistemas de registro de pasajeros. Al dejar la posibilidad de elección en la aplicación de las disposiciones de esta Directiva en manos de las compañías, éstas pueden hacer uso de las posibilidades que ofrecen el intercambio electrónico de datos y la informática. Al disponer que la información sobre los pasajeros no podrá conservarse más tiempo del necesario a los efectos de la presente Directiva, no se atenta indebidamente contra las relativamente estrictas legislaciones de los Estados miembros sobre la protección de la intimidad.

Artículo 9

Este artículo trata de las posibilidades de exenciones a la Directiva, accediendo así al deseo de varios Estados miembros de tener la posibilidad de aplicar también la presente Directiva a los buques que llevan a cabo viajes de menos de 20 millas entre dos puertos. Debe señalarse, sin embargo, que cuando un Estado miembro decida disminuir el límite de las 20 millas deberá seguir respetando las disposiciones de la Directiva. En este artículo se tienen además en cuenta los problemas específicos que pueden tener los Estados miembros con algunos viajes especiales, tales como los de cercanías de transporte de pasajeros con carácter regular o los de transbordadores de vehículos en una bahía o un estrecho. También permite a los Estados miembros eximir del registro a los buques de pasaje que navegan en aguas abrigadas si en las condiciones operativas y el área geográfica donde operan dichos buques se dispone de unos servicios de búsqueda y salvamento suficientes y adecuados. Incluye también la posibilidad de que un Estado de abanderamiento no coincida con una exención concedida por un Estado miembro que actúe como Estado rector del puerto.

Artículo 10

El objetivo primario de esta Directiva es aumentar la seguridad en la Comunidad, lo que puede conseguirse únicamente con una aplicación uniforme de esta Directiva. Se pide a

los Estados miembros que tomen todas las medidas necesarias para que los sistemas de registro que monten las compañías cumplan los criterios funcionales establecidos en esta Directiva. Para recalcar este propósito se pide a los Estados miembros que sometan a prueba el cumplimiento de estos criterios.

Artículo 11

En este artículo se establecen los criterios funcionales que deben cumplir los sistemas de registro de pasajeros de las compañías. El principal es el manejo de los datos de forma rápida y fácil. En un apartado específico se exige que las compañías dispongan de un sistema de registro de reserva que cumpla los mismos criterios por si se avería el principal. En el apartado 2 se aborda la cuestión de que los Estados miembros deberán actuar de forma que se evite que en las rutas marítimas similares haya una multiplicidad de sistemas de registro.

Artículo 12

Con este artículo se permite a la Comisión modificar la Directiva, de acuerdo con el procedimiento fijado en el artículo 13, con objeto de asegurar la aplicación, a los efectos de esta Directiva, de las enmiendas subsiguientes al Convenio SOLAS que entren en vigor tras la adopción de la presente Directiva y de los criterios funcionales que se enuncian en el apartado 1 del artículo 11, con objeto de tener en cuenta los futuros cambios en las normativas de seguridad a nivel internacional. Sin perjuicio de los procedimientos de enmienda de los convenios internacionales, la aplicación, a los efectos de esta Directiva, de las enmiendas subsiguientes a dichos convenios que vayan entrando en vigor deberá decidirse de acuerdo con el procedimiento que se fija en el artículo 13.

Artículo 13

Aquí se incorpora el Comité instituido en el artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE² del Consejo, y se describe también el procedimiento consultivo que deberá seguirse cuando la Directiva haga referencia a procedimientos de comité.

Artículo 14

Al definir las fechas en que las disposiciones de la Directiva serán de plena aplicación, la Directiva propone un año después de las fechas que se fijan en el Convenio SOLAS al mismo efecto.

Artículo 15

Sin comentarios

Artículo 16

Sin comentarios.

² DO L 247 de 5.10.1993, pag. 19, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

**propuesta de Directiva del Consejo sobre el registro
de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje**

El Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social²,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado³ y en colaboración con el Parlamento Europeo⁴,

Considerando que la actuación de la Comunidad en el sector del transporte marítimo debe orientarse a mejorar la seguridad; que la Comunidad tiene gran interés en el establecimiento de normas de seguridad armonizadas para los buques de pasaje; considerando que la presente Directiva representa una de las medidas destinadas a mejorar la seguridad en el mar;

Considerando que en la Comunidad existe gran preocupación ante los recientes accidentes de buques de pasaje que se han cobrado un gran número de vidas humanas, particularmente el accidente del Estonia; que los ciudadanos europeos y muchos otros que utilizan buques de pasaje y naves de pasaje de gran velocidad en toda la Comunidad tienen derecho a esperar y confiar en un buen nivel de seguridad y en un sistema de información adecuado que facilite las operaciones de búsqueda y salvamento; que parece necesario tomar todas las medidas apropiadas para colmar estas expectativas y eliminar la posibilidad de que los buques de pasaje que sufran accidentes marítimos en aguas sobre las que son responsables los Estados miembros de acuerdo con el Convenio Internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos de 1979 den lugar a que los familiares y otras personas afectadas se preocupen de forma innecesaria;

Considerando que la seguridad de los buques corresponde principalmente a los Estados cuyo pabellón enarbolan; que los Estados miembros pueden asegurar el cumplimiento de unas reglas adecuadas de gestión de la seguridad por los buques de pasaje que enarbolan su pabellón y las compañías que los explotan; que la única forma de garantizar la seguridad de todos los buques de pasaje, cualquiera que sea su pabellón, que operen o deseen operar desde un puerto comunitario es que el Estado miembro correspondiente exija como condición para que puedan hacerlo el cumplimiento efectivo de las reglas de seguridad;

1

2

3

4

Considerando que, a efectos de las actividades de búsqueda y salvamento, la posibilidad de regular exenciones de buques de pasaje que viajen desde o hacia un puerto de un Estado miembro no puede quedar exclusivamente en manos del Estado de abanderamiento; considerando que sólo el Estado rector del puerto puede determinar los requisitos para que las operaciones de búsqueda y salvamento sean las mejores posibles;

Considerando que ni los Estados miembros ni los países terceros tienen razones, aparte de las mencionadas en la Directiva, para conceder exenciones a las prescripciones SOLAS sobre la “información sobre los pasajeros” en los viajes que parten de puertos de la Comunidad o llegan a ellos.

Considerando que parece necesario asegurar que el número de pasajeros a bordo de un buque de pasaje no supere el número que el buque con sus equipos de seguridad está autorizado a transportar; que debe obtenerse información sobre los pasajeros para facilitar la identificación individual tras un accidente;

Considerando que en la presente Directiva se recuerdan las medidas a disposición de los Estados miembros de acuerdo con el derecho internacional; que los convenios internacionales al respecto dejan algunas cuestiones de interpretación importantes a la discreción de los Estados miembros; que actualmente no existe una norma internacional obligatoria sobre el registro de pasajeros que deban cumplir todos los buques de pasaje, incluso en viajes nacionales;

Considerando que el registro obligatorio de los pasajeros de todos los buques de pasaje, cualquiera que sea su pabellón, tiene también en cuenta la regla 27 del Capítulo III del Convenio SOLAS, que contiene prescripciones similares; que la presente Directiva no afecta al derecho de los Estados miembros de imponer algunas prescripciones más severas aplicables a los buques de pasaje aquí contemplados;

Considerando que con objeto de prevenir el falseamiento de la competencia debe establecerse un planteamiento uniforme en zonas de tráfico intenso con diferentes distancias entre los puertos; que el límite de 20 millas es el resultado de tener en consideración unos principios generales y unos intereses específicos que comparten todos los Estados miembros; que los buques de pasaje que operan exclusivamente entre puertos en aguas abrigadas realizando viajes regulares muy cortos presentan un riesgo más limitado y deben por tanto contar con la posibilidad de exenciones;

Considerando que, puesto que el transporte marítimo de pasajeros forma parte del mercado interior, la actuación a escala de la Comunidad es la única forma posible de establecer un nivel mínimo común de seguridad para los buques de pasaje en la Comunidad; que la inacción de la Comunidad no sólo resultaría en una insuficiente protección de los pasajeros, sino que también perpetuaría sistemas demasiado complejos e inciertos dentro de la Comunidad, en perjuicio y detrimento del sector;

Considerando que para alcanzar un nivel mínimo común de prescripciones de seguridad son necesarias medidas comunitarias obligatorias; que, sin embargo, en este caso es suficiente una Directiva del Consejo que respete el principio de proporcionalidad, dejando a los Estados miembros el derecho de decidir los medios de aplicación que mejor se adapten a su sistema interno;

Considerando que la recogida y el tratamiento de datos personales son necesarios para la identificación de los pasajeros en caso de accidente; que la recogida y tratamiento de tales datos debe efectuarse de acuerdo con los principios sobre la protección de los datos personales fijados en la Directiva 95/46/CE; que las personas deben estar plenamente informadas en el momento de dicha recogida sobre las razones que la hacen necesaria y que estos datos deben mantenerse durante un período de tiempo muy corto y se borrarán una vez que el buque haya llegado a su destino sin percances;

Considerando que es necesario que un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros asista a la Comisión en la aplicación de la presente Directiva; que esta función puede asumirla el Comité creado con arreglo al artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE del Consejo;

Considerando que por medio de este Comité podrán adaptarse determinadas disposiciones de la Directiva para que tengan en cuenta futuras enmiendas al Convenio SOLAS y establecerse disposiciones adicionales que aseguren un régimen de exenciones armonizado y la aplicación de las Resoluciones de la OMI;

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El objeto de la presente Directiva es aumentar la seguridad y las posibilidades de salvamento de los pasajeros y las tripulaciones de los buques de pasaje con origen o destino en los puertos de los Estados miembros de la Comunidad y asegurar una actuación más eficaz en caso de accidente.

Artículo 2

A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- “**Personas**”, todas las personas a bordo, tanto pasajeros como tripulación, independientemente de su edad.
- “**Buque de pasaje**”, una nave marítima de pasaje o de pasaje de gran velocidad que transporte a más de doce pasajeros.
- “**Nave de pasaje de gran velocidad**”, una embarcación de gran velocidad tal como se define en la regla 1 del capítulo X del Convenio SOLAS 1974, según su versión enmendada vigente en la fecha de adopción de la presente Directiva.
- “**Compañía**”, el propietario de un buque de pasaje o cualquier otra organización o persona, tal como el director o el fletador, que haya asumido la gestión náutica.
- “**Persona designada**”, la persona responsable designada por una compañía para que cumpla las obligaciones del Código CGS o cualquier otra persona designada por la compañía para que se encargue de llevar la información sobre las personas embarcadas en uno de sus buques de pasaje.

- “**Autoridad designada**”, la autoridad competente del Estado miembro responsable de las labores de búsqueda y salvamento a las que se refiere el artículo 8.
- “**Código CGS**”, el Código Internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (Código internacional de gestión de la seguridad (CGS)) adoptado la OMI en forma de Resolución de la Asamblea A.741 (18) de 4 de noviembre de 1993.
- “**Milla**”, 1.852 metros.
- “**Aguas abrigadas**”, las zonas en las que la probabilidad anual de que se produzca una altura de ola significativa superior a 1,5 metros es inferior al 10% y en las que un buque de pasaje no esté alejado en ningún momento más de seis millas de un refugio desde donde los naufragos puedan volver a tierra firme.

Artículo 3

1. La presente Directiva se aplicará a todos los buques de pasaje, con excepción de:
 - los buques de guerra y de transporte de tropas, y
 - las embarcaciones de recreo, a menos que lleven o vayan a llevar tripulación y más de doce pasajeros con fines comerciales.
2. Quedarán excluidos del ámbito de aplicación los buques de pasaje que enarbolan pabellón de un Estado miembro en viajes realizados en su totalidad fuera de la Comunidad.

Artículo 4

1. Cuando los Estados miembros, acogiéndose a las prescripciones SOLAS pertinentes, concedan exenciones en lo referente a la información sobre los pasajeros a buques que enarbolan su pabellón que lleguen a puertos comunitarios procedentes de puertos extracomunitarios, sólo podrán hacerlo en las condiciones aplicables a las exenciones que se fijan en la presente Directiva.
2. Cada Estado miembro, para los buques de pasaje que enarbolan su propio pabellón que zarpen de un puerto situado fuera de la Comunidad y tengan como punto de destino un puerto situado en la Comunidad, exigirá a la compañía que garantice que se facilita la información a la que se hace referencia en el punto 1 del artículo 5 y en el artículo 6.
3. Cada Estado miembro, para los buques de pasaje que enarbolan pabellón de un país tercero que zarpen de un puerto situado fuera de la Comunidad y tengan como punto de destino un puerto situado en la Comunidad, exigirá a la compañía que garantice que la información de acuerdo con las disposiciones a las que se hace referencia en el punto 1 del artículo 5 y en el artículo 6 de la presente Directiva se recoge y conserva de forma que sea accesible a la autoridad designada cuando sea necesario.

Artículo 5

1. Deberá contarse a todas las personas a bordo de los buques de pasaje que salgan de un puerto situado en un Estado miembro antes de que el buque se haga a la mar.
2. El número de personas será notificado antes de la partida al comandante del buque de pasaje, así como a la persona designada de la compañía, o a cualquier otro sistema de la compañía basado en tierra que sirva para el mismo propósito.

Artículo 6

Se deberá registrar la información siguiente de todos los buques de pasaje que zarpen de un puerto situado en un Estado miembro y realicen viajes que les alejen más de 20 millas del punto de partida:

- los apellidos de las personas a bordo
- su nombre propio o inicial
- su sexo
- una indicación de su grupo de edad (adulto, niño o bebé)
- cuando el pasajero la comunique voluntariamente, información sobre los cuidados o asistencia especiales en situaciones de emergencia que pueda necesitar.

Esta información se comunicará como mínimo 30 minutos antes de la partida del buque de pasaje a la persona designada de la compañía.

Artículo 7

El comandante deberá garantizar que el número de personas a bordo de un buque de pasaje que zarpa de un puerto situado en un Estado miembro no supera la capacidad autorizada para dicho buque.

Artículo 8

Todas las compañías que asuman la responsabilidad de explotar un buque de pasaje del tipo al que se refiere el artículo 3 deberán:

- establecer un sistema de registro de la información requerida en virtud de lo dispuesto en los artículos 5 y 6. El sistema deberá cumplir los criterios enunciados en el artículo 11.
- nombrar a una persona responsable de llevar y notificar la información requerida en la presente Directiva.

La compañía deberá garantizar que la información requerida por esta Directiva se notifica de inmediato a la autoridad designada o que puede transmitirse de forma inmediata en todo momento. Esta información no podrá conservarse más tiempo del necesario a los efectos de la presente Directiva y como regla general deberá suprimirse tan pronto como el viaje al que corresponda haya finalizado sin percances.

La compañía deberá asegurar que la información sobre las personas que hayan declarado necesitar cuidados o asistencia especiales en situaciones de emergencia se registra y se notifica de la forma adecuada al comandante antes de que zarpe el buque de pasaje.

Artículo 9

1. El Estado miembro de cuyo puerto zarpe el buque de pasaje podrá reducir el límite de 20 millas que se menciona en el artículo 6.
2. El Estado miembro de cuyo puerto zarpe el buque podrá eximir a los buques de pasaje que operan en aguas abrigadas efectuando servicios regulares en trayectos inferiores a 30 minutos entre escalas de la obligación de notificación a la persona designada de la compañía que se menciona en el artículo 5.

El Estado miembro de cuyo puerto zarpe el buque podrá eximir de la obligaciones del artículo 6 a los buques de pasaje que operen exclusivamente en aguas abrigadas a condición de que la zona en que opere el buque cuente con unos servicios de búsqueda y salvamento adecuados y suficientes.

Un Estado miembro no podrá eximir, en virtud de las disposiciones de la presente Directiva, los buques de pasaje que zarpen de sus puertos, que enarboles pabellón de un país tercero que sea parte contratante del Convenio SOLAS, que en virtud de las disposiciones correspondientes de SOLAS no coincida en la aplicación de dichas exenciones.

3. Si se cumplen las circunstancias fijadas en el apartado 2 se seguirá el procedimiento siguiente:
 - a) el Estado miembro deberá notificar sin tardanza la decisión de exención a la Comisión, explicando las razones sustanciales que la sustentan;
 - b) si en los seis meses siguientes a tal notificación la Comisión considera que la exención no está justificada o que podría tener efectos adversos sobre la competencia, podrá, aplicando el procedimiento estipulado en el apartado 2 del artículo 13, requerir al Estado miembro que enmiende o anule la exención.

Artículo 10

Los sistemas de registro establecidos en aplicación del artículo 8 deberán satisfacer a los Estados miembros y contar con su aprobación.

Los Estados miembros verificarán de forma aleatoria el buen funcionamiento de los sistemas de registro creados en su territorio en aplicación de la presente Directiva.

Los Estados miembros designarán a la autoridad a la cual las compañías a que se refiere el artículo 8 deberán notificar la información exigida en la presente Directiva.

Artículo 11

1. Los sistemas de registro deberán cumplir los criterios funcionales siguientes:
 - i) Claridad Los datos requeridos deberán estar en un formato fácil de leer.
 - ii) Accesibilidad Los datos requeridos deberán ser fácilmente accesibles a las autoridades para las que es relevante la información que contienen.
 - iii) Oportunidad Los datos requeridos deberán recogerse antes de la salida del buque.
 - iv) Prontitud El sistema deberá llevarse de forma que no cause retrasos injustificados a los pasajeros que embarquen o desembarquen.
 - v) Seguridad Los datos deberán estar bien protegidos contra su destrucción o pérdida accidental o dolosa y su alteración, difusión o acceso no autorizados.
 - vi) Sustituibilidad En caso de fallo del sistema, deberá haber un medio alternativo o un sistema de registro equivalente.
2. Deberá evitarse que existan varios sistemas de registro en la misma ruta o en rutas similares.

Artículo 12

1. De acuerdo con lo establecido en el procedimiento fijado en apartado 2 del artículo 13, podrán tomarse las medidas siguientes:
 - a) disposiciones;
 - i) de establecimiento de un régimen armonizado para las exenciones concedidas en virtud del apartado 2 del artículo 9;
 - ii) para la ejecución de las resoluciones y circulares OMI relacionadas con los sistemas de registro;

- b) la enmienda de los criterios funcionales mencionados en el apartado 1 del artículo 11;
- c) sin perjuicio de los procedimientos de enmienda del Convenio SOLAS, la enmienda de esta Directiva con objeto de asegurar la aplicación a los efectos de la presente Directiva de enmiendas subsiguientes al Convenio SOLAS relacionadas con los sistemas de registro que hayan entrado en vigor tras la adopción de esta Directiva.

Artículo 13

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en aplicación del apartado 1 del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE.⁵
2. Cuando se haga referencia a este apartado se aplicará el siguiente procedimiento:
 - a) El representante de la Comisión someterá al Comité al que se refiere el apartado 1 un proyecto de las medidas que deban adoptarse.
 - b) El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate, por votación cuando sea necesario.
 - c) El dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en la misma.
 - d) La Comisión tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, el dictamen emitido por el Comité e informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.

Artículo 14

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva antes del 1 de enero de 1998. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión. El artículo 6 será aplicable a partir del 1 de enero de 1999.
2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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.

⁵ DO L 247 DE 5.10.1993, pág. 19, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

3. Los Estados miembros establecerán el sistema de sanciones por incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva y tomarán todas las medidas necesarias para asegurarse de que dichas sanciones se aplican. Las sanciones así dispuestas serán eficaces, proporcionadas y disuasorias.
4. Los Estados miembros notificarán inmediatamente a la Comisión las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

Artículo 15

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación.

Artículo 16

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Proyecto de
DECISIÓN DEL COMITÉ CONJUNTO DEL EEE

Nº (..) . ./9.
de (..) de (.....) de 199.

por la que se modifica el Anexo XIII (Capítulo V) del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo mediante la inclusión de la Directiva (.././CE) del Consejo sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje.

EL COMITÉ CONJUNTO DEL EEE,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, modificado por el Protocolo por el que se adapta el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, denominado en lo sucesivo el Acuerdo, y en particular su artículo 98,

Considerando que debe incluirse en el Acuerdo la Directiva (.././CE) del Consejo de la Unión Europea de (.. de de 19..), cuya copia se adjunta a la presente Decisión;

Considerando que deberán aplicarse la adaptación horizontal en el Protocolo 1 y las adaptaciones sectoriales y de otro tipo en la introducción del Anexo XIII del Acuerdo,

HAA ADOPTADO LA SIGUIENTE DECISIÓN:

Artículo 1

El Anexo XIII - Transportes - del Acuerdo se modificará como se especifica a continuación. El texto del nuevo Acto figura en el Apéndice.

Artículo 2

Tras el punto XXX del Capítulo V se incluirá el punto nuevo siguiente:

"XXX: Directiva (.././CE) del Consejo, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje.

A efectos del presente Acuerdo, el dispositivo de la Directiva se leerá con la siguiente adaptación:

El apartado 1 del artículo 13 será sustituido por el texto siguiente:

"Las Partes contratantes pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva antes del (.. de de 199)."

Artículo 3

La presente Decisión entrará en vigor el (.. de de 199.).

Artículo 4

La presente Decisión se publicará en la Sección EEE y en el Suplemento EEE del Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

En Bruselas, a (.. de de 199.).

Por el Comité Conjunto del EEE
El Presidente

.....

Los Secretarios
del Comité Conjunto del EEE

.....

FICHA FINANCIERA

1. Denominación de la medida

Propuesta de Directiva del Consejo sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje.
2. Línea presupuestaria

Parte A (véase apartado 10)
3. Fundamento jurídico

Medidas para mejorar la seguridad del transporte marítimo: apartado 2 del artículo 84 del Tratado y letra c) del apartado 1 del artículo 75.
4. Descripción de la medida
 - 4.1. Objetivo general

Establecimiento de procedimientos comunes y armonizados en relación con el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje.
 - 4.2. Periodo cubierto y acuerdos de renovación

Sin definir.
5. Clasificación del gasto o del ingreso
 - 5.1. Gasto no obligatorio
 - 5.2. Créditos no disociados
6. Naturaleza del gasto o del ingreso

Gastos de funcionamiento
7. Incidencia financiera sobre la Parte B (créditos de operaciones)

Nula

8. Disposiciones antifraude

Control de adhesión a los procedimientos para invitar a los expertos de los Estados miembros.

9. Elementos de análisis coste-eficacia

9.1. Objetivos específicos y cuantificables; población objetivo

Establecer un régimen armonizado para garantizar que todos los buques de pasaje que viajan desde o hacia puertos europeos no transportan más pasajeros de los autorizados conforme a los correspondientes certificados de seguridad, así como recabar la información necesaria sobre los pasajeros que viajan a bordo de dichos buques para potenciar la eficacia de los servicios de emergencia que han de intervenir cuando se produce un accidente.

9.2. Seguimiento y evaluación de la medida

El seguimiento y la evaluación de la medida se realizarán mediante la reunión anual del Comité de Seguridad Marítima.

10. Gastos de funcionamiento (Sección III Parte A del presupuesto)

La disponibilidad real de los recursos administrativos necesarios dependerá de la decisión anual de la Comisión sobre adjudicación de recursos, tomando en consideración el volumen de personal y las cantidades adicionales autorizadas por la autoridad presupuestaria.

10.1 Efectos sobre el número de puestos de trabajo

		Personal destinado a gestionar la operación		Fuente		Duración
		Puestos permanentes	Puestos temporales	Recursos existentes en la DG o el departamento de que se trate	Recursos adicionales	
Funcionarios o agentes temporales	A	2	-	2	-	
	B	-	-	-	-	-
	C	-	-	-	-	-
Otros recursos		XXXXXX	-	-	-	-
Total		2		2		

Si se necesitan recursos adicionales, indíquese el ritmo al que deberán estar disponibles.

10.2 Incidencia financiera global de los recursos humanos adicionales

ECU

	Cantidad	Método de cálculo
Funcionarios	0	
Agentes temporales	0	
Otros recursos (indíquese partida presupuestaria)	0	
	0	
Total	0	

Las cantidades indicadas deberán reflejar el coste total de puestos adicionales para toda la duración de la medida, si la duración se ha determinado previamente, o para 12 meses si es indefinida.

10.3 Incremento de otros gastos de funcionamiento como consecuencia de la operación

ECU

	Cantidad	Método de cálculo
<i>A 2510</i>	20 000,-	<i>El Comité de Seguridad Marítima ya se está reuniendo para tratar de cuestiones sobre seguridad marítima relacionadas con otras Directivas comunitarias; se considera necesario organizar una reunión anual adicional de 1 día para tratar cuestiones particulares relacionadas con esta propuesta. Los gastos de viaje se evalúan en unos 20.000 ECU.</i>
Total	20 000,-	

FICHA DE IMPACTO

Impacto de la propuesta para las empresas

Título de la Propuesta:

PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL CONSEJO SOBRE EL REGISTRO DE LAS PERSONAS QUE VIAJAN A BORDO DE BUQUES DE PASAJE

Número de referencia: COM 96 ()

Propuesta

1. *Habida cuenta del principio de subsidiariedad, ¿por qué es necesaria la legislación comunitaria en este campo y cuáles son sus objetivos principales?*

El deber de la Comunidad en este contexto, de acuerdo con las disposiciones del apartado 2 del artículo 84 del Tratado y de la letra c) del apartado 1 del artículo 75, es mejorar la seguridad del transporte marítimo. El objetivo de la propuesta es establecer un conjunto armonizado de normas de seguridad para todos los buques de pasaje que operan en aguas que están bajo la responsabilidad de los Estados miembros en virtud del Convenio Internacional de 1979 sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos.

En relación con el principio de subsidiariedad, será responsabilidad de la Comunidad garantizar un conjunto de normas que ofrezcan un nivel armonizado de seguridad para los buques de pasaje que operan en la misma zona. Será responsabilidad de los Estados miembros adoptar en sus respectivos ordenamientos jurídicos las medidas oportunas para garantizar la efectiva aplicación de la Directiva.

Impacto sobre las empresas

2. *¿A quién afectará la propuesta?*
 - *¿A qué sector empresarial?*
 - *¿A qué tipo de empresas?*
 - *¿Se encuentran situadas dichas empresas en áreas geográficas particulares de la Comunidad?*

El sector empresarial que se verá afectado por esta propuesta está constituido por entidades que operan con buques de pasaje con punto de origen o destino en puertos de la Comunidad. Una gran mayoría de los buques de pasaje que operan en aguas de la Comunidad pertenecen a empresas medianas o grandes. Las mayores flotas de buques de pasaje afectadas por las disposiciones de la Directiva operan hacia, desde y en Grecia, Italia, Dinamarca, Suecia, Finlandia y a través del Canal de la Mancha.

3. *¿Qué tendrán que hacer las empresas para ajustarse a la propuesta?*

Los Estados miembros deberán poner en vigor los procedimientos legales, reglamentarios y administrativos oportunos para que los operadores de buques de pasaje se ajusten a las normas de seguridad relativas a la contabilización de pasajeros a partir del 1 de enero de 1998 y al registro de otros detalles a partir del 1 de enero de 1999. Los operadores de buques de pasaje deberán estar preparados para establecer sistemas operativos de registro con capacidad suficiente antes de las fechas límite. Cabe señalar que en algunos Estados miembros requisitos similares son ya vigentes y operativos, por lo que los medios técnicos necesarios están ya disponibles y no es necesario desarrollar nuevos sistemas específicos de registro.

4. *¿Qué efectos económicos se supone que tendrá la propuesta?*

Respecto de las actividades a bordo de los buques de pasaje, las repercusiones sobre el empleo serán probablemente escasas o nulas, pero la introducción de procedimientos de registro de pasajeros puede dar lugar a la necesidad de aumentar el personal encargado de los procedimientos de registro en tierra, antes de que el buque de pasaje zarpe. Además, la propuesta tendrá una incidencia sustancial y beneficiosa sobre la posición competitiva de la empresa. Con el establecimiento de un régimen armonizado de seguridad para todos los buques de pasaje, incluidos los que enarbolan pabellón no comunitario, que operan en aguas de la Comunidad, se crearán unas condiciones iguales para todos los operadores interesados, reduciéndose al mínimo el riesgo de falseamiento de la competencia por operadores que tratan de alcanzar ventajas competitivas economizando en materia de seguridad.

5. *¿Incluye la propuesta medidas destinadas a tomar en consideración la situación específica de las pequeñas y medianas empresas (un nivel de exigencia menor o prescripciones diferentes)?*

El cumplimiento de las disposiciones de la propuesta no incluye requisitos que puedan constituir una carga económica insuperable para las empresas interesadas.

Consulta

6. Representantes de armadores y sindicatos europeos han sido consultados sobre esta propuesta. El sector manifestó mayoritariamente su inquietud por una posible competencia menos favorable en los trayectos de menos de 30 millas, debido a la obligación de registro. También se trató de la cuestión de la competencia con las lanzaderas.

ISSN 0257-9545

COM(96) 574 final

DOCUMENTOS

ES

07 08

N° de catálogo : CB-CO-96-575-ES-C

ISBN 92-78-11487-1

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo