

POSICIÓN COMÚN (CE) N° 3/98

aprobada por el Consejo el 11 de diciembre de 1997

con vistas a la adopción de la Directiva 98/.../CE del Consejo, de . . . , 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

(98/C 23/03)

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 Comisión ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado ⁽³⁾,

(1) Considerando que en el marco de la política común de transportes deben adoptarse medidas adicionales para mejorar la seguridad del transporte marítimo;

(2) Considerando que en la Comunidad existe gran preocupación ante los accidentes de buques de pasaje que se han cobrado un gran número de vidas humanas, particularmente los accidentes del «Herald of Free Enterprise» y del «Estonia»; que las personas 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 así como en la eficacia de los trabajos relativos a las consecuencias adicionales de los accidentes que puedan ocurrir;

(3) Considerando que es 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 las compañías navieras deben poder informar a los servicios de búsqueda y salvamento sobre el número de personas que hayan sido víctimas de los eventuales accidentes;

(4) Considerando que debe confirmarse la información sobre los pasajeros y los tripulantes para facilitar la búsqueda y el salvamento, y la eficacia de los trabajos tras los accidentes, es decir, la identificación de las personas afectadas, dando mayor claridad a los puntos jurídicos correspondientes y contribuyendo a prestar atención médica más apropiada a las personas rescatadas; que dicha información reduciría la inquietud de los parientes y demás personas preocupadas por los que se encuentren a bordo de 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 (SAR);

(5) Considerando que, por lo tanto, deben contarse y registrarse los pasajeros antes de la salida del buque;

(6) Considerando que el capítulo III del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (SOLAS) establece el recuento y el registro de todas las personas que se hallen a bordo de los buques de pasaje que efectúen navegaciones internacionales, respectivamente a partir del 1 de julio de 1997 y del 1 de enero de 1999; permitiendo, sin embargo, a las administraciones dispensar de estos requisitos y de la obligación de registrar a los buques de pasaje que naveguen en aguas abrigadas, siempre que los viajes regulares de dichos buques hagan impracticable la preparación de dichos registros; que el Convenio SOLAS no es de aplicación a los viajes nacionales y deja algunas cuestiones de interpretación importantes a la discreción de cada Estado miembro;

(7) Considerando que la presente Directiva respeta el derecho de los Estados miembros de imponer a los buques de pasaje algunas prescripciones más severas que las establecidas en el Convenio SOLAS;

(8) Considerando que, puesto que el transporte marítimo de pasajeros forma parte del mercado interior, la actuación a escala de la Comunidad es la forma más efectiva de establecer un nivel mínimo común de seguridad para los buques de pasaje en la Comunidad;

⁽¹⁾ DO C 31 de 31.1.1997, p. 5 y DO C 275 de 11.9.1997, p. 7.

⁽²⁾ DO C 206 de 7.7.1997, p. 111.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 29 de mayo de 1997 (DO C 182 de 16.6.1997, p. 14), Posición común del Consejo de 11 de diciembre de 1997 y Decisión del Parlamento Europeo de . . . (no publicada aún en el Diario Oficial).

- (9) Considerando que, según el principio de proporcionalidad, una directiva del Consejo es el instrumento jurídico adecuado, ya que establece un marco para aplicar uniforme y obligatoriamente las prescripciones de seguridad de los Estados miembros, dejando a los Estados miembros el derecho de decidir los medios de aplicación que mejor se adapten a su sistema interno;
- (10) Considerando que los Estados miembros pueden asegurar el cumplimiento de las reglas aplicables adecuadas de seguridad por los buques de pasaje que enarbolan su pabellón y las compañías que los explotan; que dichas reglas no deben imponerse a los buques que naveguen entre puertos de países terceros; que a dichas navegaciones deben aplicarse las disposiciones del Convenio SOLAS;
- (11) Considerando que la única forma de garantizar la seguridad y la eficacia de los trabajos posteriores a los posibles accidentes 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 el cumplimiento efectivo de las reglas de seguridad correspondientes; que la concesión de exenciones a estas reglas no puede quedar exclusivamente en manos del Estado de abanderamiento, ya que sólo el Estado del puerto puede determinar los requisitos para que las operaciones de búsqueda y salvamento de los buques de pasaje que salgan y lleguen a los puertos sean las mejores posibles;
- (12) Considerando que para armonizar la protección de la seguridad y evitar distorsiones de competencia los Estados miembros deberían, por razones aparte de las mencionadas en la Directiva, dispensar o hacer excepciones a las prescripciones SOLAS sobre la «información sobre los pasajeros» en los viajes que parten de puertos de la Comunidad o llegan a ellos;
- (13) Considerando que por razones prácticas y para prevenir el falseamiento de la competencia debe establecerse un planteamiento uniforme en lo que se refiere a la determinación de los viajes en los que deba ser obligatorio el registro de las personas que se encuentren a bordo; 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;
- (14) Considerando que por razones prácticas, el recuento de las personas que se hallen a bordo de los buques de pasaje que atraviesen el estrecho de Messina puede efectuarse de una forma más sencilla que el recuento individual, durante un período limitado; que los Estados miembros deberían poder flexibilizar en cierta medida la obligación de comunicar a tierra el número de personas que se hallen a bordo de los buques de pasaje que efectúen navegaciones regulares de corta duración exclusivamente en zonas marítimas protegidas, como se definen en la Directiva; que los buques de pasaje que operan exclusivamente en zonas marítimas abrigadas presentan un riesgo más limitado y deben por tanto contar con la posibilidad de una exención; que en determinadas circunstancias concretas puede resultar altamente impracticable que las compañías navieras registren las personas que se encuentran a bordo, y que, por lo tanto, puede permitirse, en circunstancias concretas y en condiciones bien definidas, conceder excepciones a la obligación del registro;
- (15) Considerando que la recogida y el tratamiento de datos personales debe efectuarse de acuerdo con los principios sobre la protección de los datos personales fijados en la Directiva 95/46/CE⁽¹⁾; 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 que en cualquier caso no deberá ser más largo de lo necesario para cumplir lo dispuesto en la presente Directiva;
- (16) 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⁽²⁾;
- (17) Considerando que el mencionado Comité podrá adaptar determinadas disposiciones de la presente Directiva para que tengan en cuenta las futuras enmiendas al Convenio SOLAS que hayan entrado en vigor,

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 efectos de la presente Directiva se entenderá por:

⁽¹⁾ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

⁽²⁾ DO L 247 de 5.10.1993, p. 19.

- «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 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 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.
- «Código CGS»: el Código Internacional de Gestión de la Seguridad del Buque y la Prevención de la Contaminación adoptado por la OMI en forma de Resolución de la Asamblea A.741 (18) de 4 de noviembre de 1993.
- «Persona designada»: la persona responsable en tierra designada por una compañía para que cumpla las obligaciones del Código CGS o cualquier otra persona en tierra designada por la compañía para que se encargue de llevar la información sobre las personas embarcadas en uno de los buques de pasaje de la compañía.
- «Autoridad designada»: la autoridad competente del Estado miembro responsable de las labores de búsqueda y salvamento o encargada en caso de accidente.
- «Milla»: una milla náutica de 1 852 metros.
- «Aguas abrigadas»: las zonas protegidas de los embates del mar abierto 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 y en cuya proximidad se encuentren instalaciones de búsqueda y salvamento.
- «Servicio regular»: una serie de navegaciones entre los mismos dos o más puertos, bien:
 - a) con arreglo a un horario publicado;
 - b) con viajes tan frecuentes o regulares que sean una serie sistemática reconocible.
- «País tercero»: cualquier país que no sea un Estado miembro.

Artículo 3

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, salvo que lleven o vayan a llevar tripulación y más de doce pasajeros con fines comerciales.

Artículo 4

1. Deberán contarse 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. Antes de que el buque de pasaje se haga a la mar, el número de personas será notificado 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 5

1. 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) o su edad o año de nacimiento,
 - cuando el pasajero la comunique voluntariamente, información sobre los cuidados o asistencia especiales en situaciones de emergencia que pueda necesitar.
2. Esta información se recabará antes de la salida y se comunicará a más tardar treinta minutos después de la partida del buque de pasaje a la persona designada de la compañía o a un sistema de la compañía, con base en tierra, que desempeñe las mismas funciones.

Artículo 6

1. Cada Estado miembro, para los buques de pasaje que enarboles 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 que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 4 y en el apartado 1 del artículo 5, como disponen el apartado 2 del artículo 4 y el apartado 2 del artículo 5.

2. 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 que se hace referencia en el apartado 1 del artículo 4 y en el apartado 1 del artículo 5 se recoge y conserva de forma que sea accesible a la autoridad designada cuando sea necesario a efectos de búsqueda y salvamento y de los trabajos consecutivos a un accidente.

3. Cuando los Estados miembros, acogiéndose a las prescripciones pertinentes del Convenio SOLAS, 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 dispensas y a las exenciones que se fijan en la presente Directiva.

Artículo 7

El capitán deberá garantizar, antes de que el buque se haga a la mar, 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, cuando así lo requieran las disposiciones de los artículos 4 y 5, deberán:

- establecer un sistema de registro de la información relativa a los pasajeros. El sistema deberá cumplir los criterios enunciados en el artículo 11,
- nombrar para el registro de pasajeros a una persona responsable de llevar y notificar dicha información en caso de que se produzca una emergencia o después de un accidente.

La compañía deberá garantizar que la información requerida por la presente Directiva esté en todo momento lista para su transmisión a la autoridad designada a efectos de búsqueda y salvamento en caso de emergencia o después de un accidente.

Los datos personales recabados con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 no se conservarán más tiempo del necesario para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva.

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 capitán 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 contemplado en el artículo 5.

Las decisiones de reducir este límite para los viajes realizados entre dos puertos de distintos Estados miembros deberán tomarlas ambos países conjuntamente.

2. a) Al aplicar lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 4, la República Italiana podrá, para los servicios regulares que crucen el estrecho de Mesina, adoptar las disposiciones relativas al recuento del número máximo de personas autorizadas a encontrarse a bordo de los buques de pasaje que transporten vagones de ferrocarril de pasajeros y vehículos automóviles basándose en el número máximo de pasajeros que estén autorizados a transportar los vagones de ferrocarril y todos los demás vehículos que se hallen a bordo, cuando el recuento directo de las personas no pueda efectuarse debido a razones prácticas. La aplicación de la presente disposición se limitará a un período de cuatro años. Cualquier ampliación adicional se decidirá, con arreglo al apartado 3, teniendo en cuenta la experiencia adquirida.
- b) El Estado miembro de cuyo puerto zarpe el buque podrá eximir a los buques de pasaje de la obligación que establece el apartado 2 del artículo 4 de comunicar a la persona encargada del registro de pasajeros o al sistema con base en tierra de la compañía que efectúe las mismas funciones el número de personas a bordo de los buques de pasaje que operan exclusivamente en aguas abrigadas efectuando servicios regulares en trayectos inferiores a una hora entre escalas.
- c) Un Estado miembro podrá eximir de las obligaciones del artículo 5 a los buques de pasaje que efectúen viajes entre dos puertos o viajes sin escalas intermedias, navegando exclusivamente en aguas abrigadas.

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 de las disposiciones de los artículos 4 y 5 a la Comisión, explicando las razones de fondo que la sustentan;
- b) si en los seis meses siguientes a tal notificación la Comisión considera que la exención no está justifi-

cada o que podría tener efectos adversos sobre la competencia, podrá, aplicando el procedimiento del artículo 13, requerir al Estado miembro que enmiende o anule la exención.

4. Para los servicios regulares en zonas en que la probabilidad anual de que la altura significativa de las olas sea superior a 2 metros sea inferior al 10 %, y

- siempre que el viaje no sea superior a 30 millas aproximadamente desde el punto de partida, o
- cuando la finalidad principal del servicio sea establecer vínculos regulares con comunidades exteriores a efectos habituales,

un Estado miembro de cuyos puertos salgan buques de pasaje para realizar viajes de cabotaje, o dos Estados miembros de cuyos puertos salgan buques de pasaje, cuando consideren impracticable para las compañías registrar la información que cita el apartado 1 del artículo 5, podrán solicitar a la Comisión quedar total o parcialmente exentos de dicho requisito.

Para ello deberán aportarse pruebas de la impracticabilidad. Además habrá de demostrarse que en la zona en que naveguen los mencionados buques existen sistemas de ayudas a la navegación con base en tierra, que se dan previsiones meteorológicas fiables y que se dispone de instalaciones de búsqueda y salvamento suficientes y adecuadas. Las exenciones concedidas con arreglo al presente apartado no deberán tener efectos adversos en la competencia.

Se tomará una decisión con arreglo al procedimiento que establece el artículo 13.

5. A tenor de lo dispuesto en la presente Directiva, los Estados miembros no podrán eximir ni dispensar a los buques de pasaje que salgan de sus puertos bajo bandera de países terceros que sean Partes contratantes del Convenio SOLAS, y que con arreglo a las disposiciones SOLAS correspondientes no puedan optar a la concesión de dichas exenciones.

Artículo 10

Los sistemas de registro establecidos en aplicación del artículo 8 deberán contar con la aprobación de los Estados miembros.

Los Estados miembros verificarán, por lo menos 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. A efectos de la presente Directiva, los sistemas de registro deberán cumplir los criterios funcionales siguientes:

- i) *Claridad:* Los datos requeridos deberán presentarse en un formato de fácil lectura.
- ii) *Accesibilidad:* Los datos requeridos deberán ser fácilmente accesibles a las autoridades interesadas en ellos por los cuales los datos introducidos en el sistema deberán ser pertinentes.
- iii) *Prontitud:* El sistema deberá llevarse de forma que no cause retrasos injustificados a los pasajeros que embarquen o desembarquen.
- iv) *Seguridad:* Los datos deberán estar bien protegidos contra su destrucción o pérdida accidental o dolosa y su alteración, difusión o acceso no autorizados.

2. Debería evitarse que existan varios sistemas de registro en la misma ruta o en rutas similares.

Artículo 12

Sin perjuicio de los procedimientos de enmienda del Convenio SOLAS, la presente Directiva podrá modificarse, de acuerdo con lo establecido en el procedimiento fijado en el artículo 13, con objeto de asegurar la aplicación, a los efectos de la presente Directiva y sin ampliar su alcance, de enmiendas subsiguientes al Convenio SOLAS relacionadas con los sistemas de registro que hayan entrado en vigor tras la adopción de la presente Directiva.

Artículo 13

La Comisión estará asistida por el Comité creado en aplicación del apartado 1 del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE. El Comité actuará con arreglo al procedimiento que establecen los apartados 2 y 3 del citado artículo.

Artículo 14

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.

Artículo 15

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 1 de enero de 1999. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión. Lo dispuesto en el artículo 5 será aplicable a más tardar el 1 de enero del año 2000.

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.

3. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de todas 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 16

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación.

Artículo 17

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en . . .

Por el Consejo

El Presidente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

El 26 de noviembre de 1996, la Comisión presentó al Consejo una propuesta de Directiva del Consejo sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos ⁽¹⁾. Esta propuesta se basaba en el apartado 2 del artículo 84 del Tratado CE.

El Comité Económico y Social emitió su dictamen el 23 de abril de 1997 ⁽²⁾. El Parlamento Europeo emitió el suyo en primera lectura el 29 de mayo de 1997 ⁽³⁾.

La Comisión modificó su propuesta en función de dichos dictámenes y la transmitió al Consejo el 23 de julio de 1997 ⁽⁴⁾.

El Consejo adoptó su Posición común de conformidad con el Artículo 189 C del Tratado el 11 de diciembre de 1997.

II. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

El objetivo de la propuesta de la Comisión es exigir a las compañías que operen con buques de pasaje en viajes internacionales o nacionales con origen o destino en puertos de los Estados miembros de la Comunidad a contar a sus pasajeros y tripulación antes de zarpar y a tomar nota, si el viaje es de más de 20 millas desde el punto de partida, de sus nombres, sexo, grupo de edad y, si se facilita de modo voluntario, de la información relativa a cuidados especiales en situaciones de emergencia.

El recuento contribuiría a garantizar que el número de personas a bordo no supere el máximo de la capacidad de pasajeros del buque e informaría a los servicios de emergencia sobre el número de personas que hay que rescatar en caso de accidentes. El registro de personas a bordo sería de gran ayuda a todos los servicios que tienen que intervenir una vez se haya producido un accidente. Por último, la Directiva contribuiría a garantizar que no se vea afectada la competencia entre compañías que operen en rutas marítimas similares.

La idea de contar y registrar pasajeros surgió después del accidente del «Herald of Free Enterprise» en 1987 y se hizo aún más evidente después del accidente del «Estonia» en 1994. La idea se incluyó en el punto II.2 de la Resolución del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, sobre la seguridad de los buques de transbordo rodado de pasajeros ⁽⁵⁾. En 1995, la Resolución de la OMI introdujo la idea en la Regla III/7 de SOLAS ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ DO C 31 de 31.1.1997, p. 7.

⁽²⁾ DO C 206 de 7.7.1997, p. 111.

⁽³⁾ DO C 182 de 16.6.1997, p. 14.

⁽⁴⁾ DO C 275 de 11.9.1997, p. 7.

⁽⁵⁾ DO C 379 de 22.12.1994, p. 8.

⁽⁶⁾ Regla III/27 de SOLAS:

1. Se contarán antes de la salida todas las personas que vayan a bordo de todo buque de pasaje.
2. Se registrarán los pormenores de las personas que hayan declarado que precisan asistencia o cuidado especiales en situaciones de emergencia y se dará parte al capitán antes de la salida.
3. Además, a efectos de búsqueda y salvamento, desde el 1 de enero de 1999, a más tardar se llevará un registro en el que hagan constar el nombre y sexo de las personas que vayan a bordo y se indique si se trata de adultos, niños o lactantes.
4. La información prescrita en los párrafos 1, 2 y 3 se conservará en tierra y se pondrá rápidamente a disposición de los servicios de búsqueda y salvamento cuando la necesiten.
5. Las administraciones podrán eximir a los buques de pasaje del cumplimiento de lo prescrito en el párrafo 3, si los viajes regulares de tales buques no permiten en la práctica al mantenimiento de esos registros.

III. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

La Posición común se aplica a todos los buques de pasaje marítimos y naves marítimas de gran velocidad que transporten a más de doce pasajeros que zarpen de un puerto situado en un Estado miembro o emprendan un viaje con origen en un tercer país hacia un puerto comunitario (artículos 1 y 6).

Establece la obligación de contar a todas las personas a bordo antes de zarpar (apartado 1 del artículo 4, apartados 1 y 2 del artículo 6). No obstante, los pasajeros a bordo de buques que crucen el estrecho de Messina podrán ser contados utilizando un sistema simplificado, que podrá revisarse [letra a) del apartado 2 del artículo 9].

Además, cuando el buque realice viajes superiores a 20 millas, también deberán registrarse los nombres y apellidos, el sexo, la edad y las posibles solicitudes de cuidados especiales en situaciones de emergencia (apartado 1 del artículo 5) de todas las personas a bordo. Los Estados miembros podrán, no obstante, disminuir el umbral de las 20 millas (apartado 1 del artículo 9). También podrán eximir a los buques que naveguen exclusivamente en zonas marinas protegidas de la obligación de registrar a los pasajeros [letra c) del apartado 2 del artículo 9] o solicitar a la Comisión una autorización para establecer una excepción a esta obligación para los servicios regulares que no superen las 30 millas o para servicios regulares a poblaciones alejadas en zonas con una escasa altura de ola media en las que se disponga de ayudas a la navegación, previsiones meteorológicas y servicios de búsqueda y salvamento (apartado 4 del artículo 9).

Antes de que el buque se haga a la mar, deberá notificarse el número de personas a bordo al capitán del buque así como al registrador de pasajeros de la compañía o a un sistema de la compañía basado en tierra que sirva para el mismo propósito (apartado 2 del artículo 4). El capitán también recibirá, antes de la partida, información sobre posibles solicitudes de cuidados especiales en caso de emergencia (final del artículo 8). No obstante, los Estados miembros podrán eximir a los buques de pasaje que efectúen servicios regulares de travesías inferiores a una hora en zonas marítimas protegidas de la obligación de comunicar el número de personas a bordo al registrador de pasajeros [letra b) del apartado 2 del artículo 9].

Antes de que el buque se haga a la mar, el capitán deberá asegurarse de que el número de personas a bordo no sea superior al número que el buque está autorizado a llevar (Artículo 7).

Dentro de un plazo de treinta minutos después de haber zarpado el buque, los datos personales de los pasajeros serán transmitidos al registrador de pasajeros (apartado 2 del artículo 5). El número de pasajeros y los datos personales recogidos de esta forma estarán disponibles en todo momento para su transmisión a la autoridad designada a efectos de búsqueda y salvamento (párrafo cuarto del artículo 8). A efectos de la Directiva, los datos personales no podrán conservarse más tiempo del necesario (párrafo quinto del artículo 8).

El sistema de recuento deberá estar establecido a más tardar el 1 de enero de 1999. El sistema de registro de pasajeros deberá aplicarse a más tardar a partir del 1 de enero de 2000 (Artículo 15).

IV. ENMIENDAS DEL PARLAMENTO EUROPEO

1. Enmiendas del Parlamento aceptadas total o parcialmente por el Consejo y la Comisión

En la enmienda nº 8, relativa al artículo 6 de la propuesta de la Comisión (artículo 5 de la Posición común), el Parlamento propone sustituir la indicación de «grupo de edad» por «edad»; a fin de mantener la flexibilidad, el Consejo no pudo aceptar esta propuesta como tal pero sí estuvo de acuerdo en que la edad exacta se indique como posibilidad suplementaria.

En la última parte de la enmienda nº 8, el Parlamento propone modificar la última oración del artículo 6 de la propuesta de forma que los datos personales de las personas a bordo se transmitan al registrador de pasajeros antes de zarpar el buque, y no en el plazo de treinta minutos después de haber zarpado. Esta enmienda se aceptó en parte dado que el Consejo añadió unas palabras al apartado 2 del artículo 5 para indicar que los datos «se recabarán antes de la salida». El Consejo no pudo, no obstante, aceptar que los datos también deban transmitirse al registrador antes de la salida, dado que su procesamiento a veces requiere más tiempo en caso de pasajeros en tránsito o cuando el registro no se hace mediante la recogida de las tarjetas de embarque sino de alguna otra manera, tal como el registro manual de pasajeros. En cualquier caso, de ocurrir un accidente, los nombres de los pasajeros no se requieren de forma inmediata, dado que la primera preocupación es el salvamento de las víctimas.

La enmienda nº 11, relativa al párrafo 4 del artículo 8, fue aceptada dado que el texto anterior hubiera supuesto una enorme cantidad de datos inútiles para las autoridades públicas.

2. Enmiendas del Parlamento no aceptadas por el Consejo ni por la Comisión

Los nuevos considerandos propuestos en las enmiendas nºs 1 y 2 fueron rechazados por haber considerado el Consejo que no tienen en cuenta los logros a nivel comunitario e internacional.

Los nuevos considerandos propuestos en las enmiendas nºs 3 y 4 fueron rechazados por referirse a cuestiones exteriores al ámbito de aplicación del proyecto de Directiva.

Las enmiendas nºs 5, 7 y 10, destinadas a crear, mediante añadidos a los artículos 1, 3 y 8, condiciones de competencia equiparables entre el túnel de la Mancha y los transbordadores que operan en dicho trayecto, no fueron aceptadas por referirse a cuestiones ajenas al ámbito de la Directiva, cuyo objeto es armonizar la aplicación, dentro de la Comunidad, de un importante requisito de SOLAS.

La enmienda nº 6 relativa a la inclusión de una definición del «buque de pasaje marítimo» en el artículo 2 no se aceptó porque su efecto sería la no aplicación de la Directiva a buques marítimos que operen en aguas abrigadas. En cualquier caso, el término «marítimo» en la definición del buque de pasaje establece claramente que la Directiva se refiere a buques que realizan viajes marítimos.

En la primera parte de la enmienda nº 8 (relativa al artículo 6 de la propuesta de la Comisión — artículo 5 de la Posición común) y en la enmienda nº 12 (relativa al apartado 1 del artículo 9), el Parlamento propone ampliar la obligación de registro a trayectos superiores a dos horas; esto no se aceptó dado que la duración de un trayecto es un criterio vago. En cualquier caso, los Estados miembros pueden introducir este criterio al amparo del apartado 1 del artículo 9 para buques más lentos que realizan trayectos inferiores a 20 millas en dos horas o al amparo de la letra c) del apartado 2 del artículo 9 o del apartado 3 del artículo 9 para buques más rápidos que cubren trayectos superiores a 20 millas en dos horas.

El Consejo tampoco pudo aceptar la sustitución, en el artículo 6 de la propuesta de la Comisión (artículo 5 de la Posición común), la opción entre «nombre propio o inicial» por «nombre propio», porque desea seguir ofreciendo cierta flexibilidad a los propietarios de buques.

La enmienda nº 9, relativa a la inclusión de un nuevo artículo 6 *bis*, se consideró superflua dado que el apartado 2 del artículo 5 ya establece que el número de personas a bordo debe transmitirse al registrador de pasajeros antes de zarpar el buque, independientemente de la duración del viaje.

V. MODIFICACIONES DEL CONSEJO NO PROPUESTAS POR EL PARLAMENTO

Título

El Consejo ha añadido las palabras «procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos», porque no puede exigirse a las administraciones de países terceros que apliquen una directiva comunitaria (véase a este respecto el artículo 3 más adelante).

Considerandos

El Consejo ha vuelto a redactar el preámbulo basándose en las nuevas disposiciones incluidas en el texto (véase el decimocuarto considerando) y en las enmiendas a la propuesta inicial de la Comisión (véase el decimoquinto y el decimoséptimo considerandos); ha substituido determinados textos por textos similares ya utilizados en otras Directivas (véase el primero y el noveno considerandos), suprimido ciertas oraciones superfluas (por ejemplo en el octavo considerando) y colocado los párrafos en un orden más lógico o de forma que quede reflejado el orden de los artículos.

Decimoquinto considerando, final del apartado 2 del artículo 6 (apartado 2 del artículo 4 de la propuesta inicial de la Comisión), párrafo cuarto del artículo 8 e inciso ii) del artículo 11 (protección de la vida privada)

El Consejo ha introducido varias modificaciones en la propuesta de la Comisión a fin de proteger la vida privada de los pasajeros: el decimoquinto considerando recuerda la aplicabilidad de la Directiva 95/46/CE; al final del apartado 2 del artículo 6 y del párrafo 4 del artículo 8, ha añadido que los datos deben ponerse a disposición de las autoridades a efectos de búsqueda y salvamento y para las actuaciones después de un accidente. El párrafo 5 del artículo 8 limita la conservación de los datos personales, si bien la última oración propuesta se suprimió para permitir a las empresas navieras conservar información a efectos de atender reclamaciones o solicitudes de herencias en caso de accidente. Por último, en el inciso ii) del artículo 11, la palabra «accesibilidad» se ha substituido por «disponibilidad», dado que el concepto de accesibilidad supondría un acceso directo a los expedientes informatizados.

Artículo 2 (definiciones)

En la definición de «buque de pasaje», el Consejo ha substituido «nave de pasaje... que transporte a más de doce pasajeros» por «nave... que transporte a más de doce pasajeros», dado que con arreglo a los convenios OMI cualquier nave que transporte a más de doce pasajeros es automáticamente una nave de pasaje.

Las palabras «persona designada» se han substituido por «registrador de pasajeros» para evitar confusiones con la «persona designada» del punto 4 del Código Internacional de Gestión de la Seguridad⁽¹⁾. Este mismo cambio se ha introducido en el apartado 2 del artículo 4 y en el apartado 2 del artículo 5, así como en el segundo guión del artículo 8.

La definición de «aguas abrigadas» se ha substituido por la definición de «zona marítima protegida» (véase más adelante el apartado 4 del artículo 9).

Se han introducido nuevas definiciones de «servicios regulares» y «país tercero». La definición de servicios regulares es la del Reglamento (CE) n° 3051/95.

Artículo 3 (exclusión de travesías entre países terceros)

El párrafo segundo del artículo propuesto se ha suprimido porque podría dar la falsa impresión de que los buques que operen entre países terceros no tienen que atenerse a

⁽¹⁾ El Código CGS figura en el anexo al Reglamento (CE) n° 3051/95 de 8 agosto de 1995 sobre la gestión de seguridad de los buques de transbordo rodado (DO L 320 de 30.12.1995, p. 14).

ninguna norma mientras que, tal como se indica en el décimo considerando, el recuento y registro también se aplicarán en países terceros con arreglo a lo dispuesto en el SOLAS. En cualquier caso, la idea básica de que la Directiva no se aplica al tráfico entre países terceros ya se refleja en el artículo 1 y en el título.

Artículo 5 (artículo 4 de la propuesta de la Comisión) (Comunicación de las listas de pasajeros)

Al final del apartado 2, se han añadido las palabras «o a un sistema de la compañía, con base en tierra, que desempeña las mismas funciones», con el objeto de que el registro tenga un valor equivalente al del recuento (véase el apartado 2 del artículo 4).

Artículo 6 (artículo 4 de la propuesta de la Comisión) (aplicación a buques procedentes de países terceros)

Para mejorar la lógica del texto, los párrafos, 1, 2 y 3 del artículo 4 de la propuesta de la Comisión han pasado a ser los párrafos 3, 1 y 2 del artículo 6 de la Posición común.

Artículo 7 (número máximo de pasajeros)

El Consejo ha sustituido «no supera el número que dicho buque está autorizado a llevar» por «no supera la capacidad autorizada para dicho buque», dado que con arreglo al Convenio SOLAS no todos los buques tienen un certificado que fije el número máximo de pasajeros que pueden transportar.

Artículo 9 (exenciones y excepciones)

El Consejo ha añadido una segunda oración al apartado 1 a fin de garantizar que cualquier decisión de registrar pasajeros en travesías inferiores a 20 millas entre dos Estados miembros sea tomada conjuntamente por ambos Estados.

El Consejo ha incluido una nueva letra a) en el apartado 2 que permite a la República italiana mantener su sistema actual de recuento en el estrecho de Messina hasta cuatro años después de la entrada en vigor de la Directiva, con posibilidad de prolongar dicho período. Con arreglo a dicho sistema, los pasajeros de ferrocarril, autobuses y automóviles no podrán contarse individualmente dado que, por lo general, no reciben billetes individuales para la travesía marítima. No obstante, la carga de vagones de ferrocarril, automóviles y autobuses se suspenderá en cuanto la capacidad máxima de pasajeros de todos los vehículos a bordo alcance, añadido al número de los demás pasajeros, la capacidad máxima de pasajeros del buque.

Por lo que se refiere a la exención de la obligación de notificar al registrador el número de personas a bordo [letra b) del apartado 2 del artículo 9 de la Posición común; párrafo primero del apartado 2 del artículo 9 de la propuesta de la Comisión], el Consejo ha sustituido «aguas abrigadas», es decir aguas con una escasa altura de ola, por «zonas marítimas protegidas», es decir aguas «abrigadas de los efectos del mar abierto». Esta expresión se ha extraído del apartado 3 del artículo 7 de la Posición común relativa a una directiva del Consejo de reglas y normas de seguridad aplicables a buques de pasajeros ⁽¹⁾. El Consejo también ha aumentado la duración de la travesía de treinta minutos a una hora.

En la exención de registro de pasajeros establecida en la letra c) del apartado 2 del artículo 9 (párrafo segundo del apartado 2 del artículo 9 de la propuesta de la Comisión), el Consejo también ha sustituido «aguas abrigadas» por «zona marítima protegida». Las

⁽¹⁾ DO C 293 de 26.9.1997, p. 1.

palabras «viajes entre dos puertos o viajes sin escalas intermedias» se añadieron de forma que quedaran cubiertos los cruceros. El requisito relativo a la proximidad de las instalaciones de búsqueda y salvamento se ha transferido a la definición de «zona marítima protegida» del artículo 2.

Por último, el Consejo ha añadido un nuevo cuarto párrafo que permite a los Estados miembros solicitar a la Comisión la autorización de eximir de la obligación de registro a los servicios regulares siempre que el trayecto desde el punto de partida no supere las 30 millas aproximadamente o cuando el propósito del servicio sea establecer enlaces regulares con poblaciones alejadas, que operen en zonas de escasa altura media de ola en las que se disponga de ayudas a la navegación, previsiones meteorológicas e instalaciones de búsqueda y salvamento y en las que el registro de pasajeros sea impracticable.

Artículo 10 (sistemas de registro)

El Consejo ha mejorado algunos aspectos de la redacción.

Artículo 11 (sistemas de registro)

El Consejo ha suprimido el inciso iii) de la propuesta (criterio de rapidez), dado que repite el apartado 1 del artículo 4 y el apartado 2 del artículo 5 en su forma modificada. También ha suprimido el inciso vi) porque resultaba difícil determinar qué alternativa al registro podía preverse para buques pequeños que utilizan un sistema de registro extremadamente simple de anotaciones manuales.

Artículo 12 (comitología)

El Consejo ha suprimido las letras propuestas a) y b) dado que ampliarían los poderes legislativos del procedimiento de comitología. Por la misma razón, ha añadido «sin ampliar su alcance» al resto de la frase propuesta por la Comisión.

Artículo 13 (procedimiento de comitología)

A la vista de la importancia de las tareas confiadas al Comité en los artículos 9 y 12, el Consejo ha sustituido el procedimiento del Comité consultivo por el procedimiento del Comité de regulación del tipo IIIa.

Artículo 14 (apartado 3 del artículo 15 de la propuesta de la Comisión) (sanciones)

El apartado 3 del artículo 15 de la propuesta de la Comisión se ha transferido a un nuevo artículo 14 para garantizar que quedara cubierto por el apartado 1 del artículo 15, que confiere a los Estados miembros el poder de poner en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la Directiva.

Artículo 15 (artículo 14 de la propuesta de la Comisión) (fechas)

El Consejo ha aplazado en un año las fechas propuestas de aplicación de 1 de enero de 1998 y 1 de enero de 1999, dado que es probable que la Directiva se adopte después de 1 de enero de 1998.
