

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 98/18/CE del Consejo de 17 de marzo de 1998 sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje

(2003/C 20 E/06)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COM(2002) 158 final — 2002/0075(COD)

(Presentada por la Comisión el 25 de marzo de 2002)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Antecedentes y objetivos

Para facilitar la armonización de las reglas de seguridad aplicables a los buques de pasaje dentro de la UE, la Comisión Europea propuso en 1996 una Directiva con el objeto de aplicar de manera armonizada también al tráfico nacional unas normas equivalentes a las internacionales. La Directiva 98/18/CE del Consejo se adoptó el 17 de marzo de 1998 y entró en vigor ese mismo año. Las reglas incluidas en el anexo I adjunto a la Directiva traducen los instrumentos internacionales pertinentes en prescripciones de seguridad para los buques que realicen viajes nacionales. Estas prescripciones se aplican a todos los tipos de buques de pasaje nacionales, teniendo en cuenta su tamaño, antigüedad y las características de la zona marítima en que estén autorizados a operar.

Aunque se trata de una Directiva de adopción relativamente reciente, la Comisión Europea cree que algunas de sus disposiciones deben simplificarse o ponerse al día para proporcionar una protección suficiente a los pasajeros en viajes nacionales en los Estados miembros de la UE. La presente Directiva tiene consecuentemente por objeto modificar la Directiva 98/18/CE del Consejo de la siguiente manera:

- Actualizar la Directiva a la vista de las novedades en los convenios y códigos internacionales de seguridad marítima, especialmente el Código de naves de gran velocidad del año 2000.
- Simplificar y mejorar el procedimiento de definición y publicación de zonas marítimas, lo que resulta crucial para la aplicación de la presente Directiva porque las prescripciones de seguridad aplicables a un buque concreto dependen de la zona marítima en que opere.
- Introducir prescripciones específicas de estabilidad para determinadas categorías de buques de pasaje de transbordo rodado que prestan servicios de transporte nacional de transporte equivalentes a los contemplados en la directiva sobre prescripciones específicas de estabilidad para los buques de pasaje de transbordo rodado que realicen viajes internacionales y retirar progresivamente los buques de pasaje de transbordo rodado que no se hayan modernizado con el objeto de cumplir esas prescripciones de estabilidad.
- Exigir a los Estados miembros que se esfuercen por hacer seguros y accesibles para las personas con movilidad reducida todos sus buques de pasaje, independientemente de su tamaño, antigüedad y de la zona marítima en que operen, lo que coincide con otras propuestas de la Comisión encaminadas a hacer accesibles y seguros para este tipo de pasajeros otros medios de transportes.
- Eliminar la excepción de Grecia, simplificando así la Directiva en vista del impacto marginal de la excepción.

2. Justificación de las medidas propuestas

El objetivo de la medida propuesta es modificar la Directiva 98/18/CE del Consejo vigente por diversas razones que lo justifican. A pesar de ser una Directiva adoptada relativamente hace poco, ya han surgido varios problemas de aplicación. El principal a escala comunitaria se refiere a la dificultad de comprobar su aplicación, sobre todo porque el procedimiento vigente de publicación de zonas marítimas no es viable. Esta deficiencia tiene repercusiones comunitarias y en todos los Estados miembros porque la aplicación de la Directiva 98/18/CE no puede comprobarse a falta de disposiciones adecuadas y prácticas sobre el terreno para la designación y publicación de zonas marítimas.

Otra justificación es la necesidad de flexibilidad de la Directiva flexible para poder actualizar determinados artículos en vista de la evolución internacional, sobre todo respecto a la seguridad de las naves de gran velocidad.

La introducción de prescripciones de estabilidad más específicas aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado que prestan servicios de transporte nacional también se justifica por el deseo de mejorar la seguridad y garantizar un nivel equivalente de seguridad en los servicios internacionales y los nacionales.

La introducción de directrices de seguridad para las personas con movilidad reducida coincide con el principio introducido por el Tratado de Amsterdam que consagra la lucha contra la discriminación por razones, entre otras cosas, de discapacidad y de edad.

Por último, hay que considerar que se han introducido algunas disposiciones que dejan un amplio margen de flexibilidad a los Estados miembros de conformidad con el principio de subsidiariedad, especialmente en lo que se refiere a las prescripciones de seguridad y acceso para las personas con movilidad reducida.

3. **Contenido de la propuesta**

La propuesta incluye dos artículos que modifican los artículos vigentes de la Directiva 98/18/CE del Consejo y artículos dirigidos a garantizar la aplicabilidad de dichas modificaciones.

4. **Consideraciones específicas**

4.1. *Definiciones (apartado 1 del artículo 1)*

Se introduce una nueva definición (letra w) del artículo 2) de «personas con movilidad reducida» que remite al nuevo artículo propuesto 6 ter. La definición utilizada es la de la Directiva 2001/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2001 ⁽¹⁾, relativa a las disposiciones especiales aplicables a los vehículos utilizados para el transporte de viajeros con más de ocho plazas además del asiento del conductor, y por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 97/27/CE. Esta definición, recientemente acordada por el Consejo y el Parlamento, la Comisión también la considera adecuada para esta Directiva, ya que se refiere a prescripciones de seguridad y acceso aplicables a un modo concreto de transporte público para las personas con movilidad reducida. Véase también el punto 4.6.

4.2. *Procedimiento de publicación de zonas marítimas (apartado 2 del artículo 1)*

La Comisión propone un nuevo procedimiento simplificado para el establecimiento, la notificación y la publicación de una lista de las zonas marítimas A, B, C y D, las cuales determinan las prescripciones de seguridad específicas aplicables a los buques en servicio en cada una. La modificación se debe a los problemas encontrados a la hora de aplicar la Directiva 98/18/CE. Es esencial modificar este procedimiento para facilitar su ejecución por los Estados miembros y supervisar su aplicación a escala comunitaria.

Además, la Comisión propone la simplificación de la notificación de las zonas marítimas a la Comisión, según el procedimiento contemplado en el artículo 9.

El procedimiento de publicación propuesto introduce más flexibilidad y transparencia para los operadores en el Estado miembro y a nivel comunitario.

4.3. *Supresión de la excepción aplicable a los buques de pasaje griegos (artículo 2)*

La Directiva 98/18/CE incluye una excepción a la que pueden acogerse los buques de pasaje que presten servicios de transporte nacional en Grecia únicamente. En vista de sus escasas repercusiones prácticas, la Comisión propone suprimir esta excepción con efecto a partir del 1 de enero de 2005 con el fin de simplificar la Directiva.

⁽¹⁾ DO L 42 de 13.2.2002, p. 1.

4.4. *Prescripciones de estabilidad y retirada progresiva de los buques más viejos (apartado 3 del artículo 1)*

La propuesta de la Comisión introduce unas prescripciones de estabilidad específicas a que deben ajustarse los buques de pasaje de transbordo rodado que realicen viajes internacionales con origen y destino en puertos de la UE, con lo que se conseguiría un mayor nivel de seguridad de los buques de pasaje de transbordo rodado que operen en las rutas anteriormente citadas para el 1 de octubre de 2010 a más tardar.

Teniendo en cuenta que los buques de pasaje de transbordo rodado están sujetos a las mismas condiciones de estado de la mar tanto en los viajes nacionales como en los internacionales y a fin de conseguir un mismo nivel de seguridad para los buques que operen en distintas zonas marítimas bajo las mismas condiciones de estado de la mar, la Comisión propone que los buques de pasaje de transbordo rodado que realicen viajes nacionales también cumplan esas prescripciones específicas de estabilidad. Las prescripciones específicas de estabilidad se aplicarán a todos los buques de pasaje de transbordo rodado de las clases A, B y C desde el 1 de octubre de 2004. Debido a las condiciones de funcionamiento restringidas que se aplican a los buques de pasaje de transbordo rodado de clase D nuevos, no se justifica la imposición de las prescripciones específicas de estabilidad a estos buques. No obstante, habida cuenta de las dificultades con que puede tropezar la mejora de los buques existentes de las clases A y B, la Comisión propone introducir como alternativa la posibilidad de retirar del servicio los buques de esas clases con 30 años de antigüedad que no cumplan las prescripciones específicas de estabilidad. La misma posibilidad de retirada se aplicará a los buques de pasaje de transbordo rodado de las clases C y D a no ser que cumplan plenamente las prescripciones de estabilidad establecidas en el apartado II-1/B/8 del Anexo I de la Directiva 98/18/CE, lo que implica la conformidad total con las prescripciones de estabilidad del Convenio SOLAS 90, de cuyo cumplimiento están actualmente exentos.

4.5. *Código de naves de gran velocidad del año 2000 (apartado 4 del artículo 1)*

La Directiva 98/18/CE aplica actualmente en su integridad el Código de naves de gran velocidad contenido en la Resolución MSC 36 (63) de 20 de mayo de 1994 del Comité de Seguridad Marítima de la OMI a todas las naves de gran velocidad que prestan servicios de transporte nacional. El 5 de diciembre de 2000, se adoptó el Código de naves de gran velocidad del año 2000, que se aplicará a todos los buques nuevos con quillas colocadas o que se encuentren en una etapa similar de construcción a 1 de julio de 2002 o después de esa fecha. Este Código del año 2000 no sustituye al código anterior en el caso de los buques construidos antes de esa fecha, sino que se aplica únicamente a los buques nuevos.

Así pues, la Comisión propone modificar la letra a) del artículo 8 para que el Código de naves de gran velocidad del año 2000 se pueda aplicar en virtud de la Directiva 98/18/CE de manera similar al Código análogo de 1994 mediante el procedimiento de comitología, lo que se ajusta plenamente al principio contemplado en la Directiva 98/18/CE en lo que respecta al anexo I y a las definiciones del artículo 2 en relación con los convenios internacionales.

4.6. *Introducción de prescripciones de seguridad y acceso para las personas con movilidad reducida (apartados 1, 3, 4 y 5 del artículo 1)*

La Comisión propone introducir prescripciones de seguridad específicas para las personas con movilidad reducida, que pueden sumar hasta el 30 % de la población y por tanto un amplio porcentaje de pasajeros potenciales. Las medidas propuestas se refieren igualmente a la seguridad y al acceso de buques de pasaje para este grupo de pasajeros. La importancia de garantizar el mismo nivel de seguridad a todos los pasajeros, con o sin movilidad reducida, es fundamental.

Las Directivas del Consejo 1999/35/CE ⁽¹⁾ y 98/41/CE ⁽²⁾ cubren un ámbito bastante limitado de la seguridad y la accesibilidad de las personas con movilidad reducida al referirse a servicios y asistencia específicos y no necesariamente a la información de carácter general sobre el buque y las disposiciones de seguridad.

⁽¹⁾ Directiva 1999/35/CE del Consejo del 29 de abril de 1999 sobre un sistema de encuestas obligatorias para la operación segura de los servicios regulares de transbordador de carga rodada y buque de pasajeros de alta velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 98/41/CE del Consejo del 18 de junio de 1998 sobre el registro de personas que navegan a bordo de buques de pasaje que actúan hacia o desde puertos de los Estados miembros de la Comunidad (DO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

El mecanismo propuesto es que las directrices figuren en un nuevo anexo III, que se aplicará a todos los buques y naves que presten servicios de transporte nacional. Como algunas modificaciones de adaptación de buques existentes podrían tener unos costes excesivos, las directrices se aplicarán a los buques y naves existentes en la medida en que sea razonable y práctico. Además, los Estados miembros elaborarán planes de acción nacionales para definir cómo se modernizará la flota existente de buques de pasaje al efecto de cumplir las directrices del anexo III. Estas directrices coinciden con la circular 735 (MSC/Circ.735) del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional de 24 de junio de 1996 que contiene recomendaciones sobre el diseño y el funcionamiento de los buques de pasaje al efecto de responder a las necesidades de las personas mayores y minusválidas.

En este proceso, es fundamental que los Estados miembros consulten a las organizaciones representativas de las personas con movilidad reducida, velen por que las medidas tomadas sean razonables y aceptables y ofrezcan soluciones reales a los problemas actuales encontrados a bordo de los buques de pasaje.

Se pide a los Estados miembros que comuniquen sus planes de acción nacionales sobre los buques existentes y que informen a la Comisión sobre la aplicación del artículo en lo que respecta a los buques nuevos, a las naves de gran velocidad nuevas y existentes, así como a los buques existentes certificados para transportar más de 400 pasajeros.

Además, se propone que los anexos II e III se modifiquen mediante el procedimiento de comitología a la luz de la experiencia, especialmente la adquirida por los Estados miembros con la aplicación de la presente Directiva.

4.7. *Modificaciones del mandato del Comité de adaptaciones (apartado 4 del artículo 1)*

La Comisión propone modificar el mandato del Comité contemplado en el artículo 8 de la Directiva 98/18/CE a los efectos siguientes:

- Se añade un inciso iii) a la letra a) del artículo 8 para poder revisar los artículos de la Directiva relacionados con el Código de naves de gran velocidad de acuerdo con el punto 4.5.
- Se añade una letra c) al artículo 8 para conceder al Comité el mandato de modificar los anexos II y III de acuerdo con el punto 4.6.

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 80,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 98/18/CE del Consejo de 17 de marzo de 1998 sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje⁽¹⁾ introduce un nivel uniforme de seguridad de los pasajeros y bienes a bordo de los buques de pasaje y las naves de pasaje de gran velocidad nuevos y existentes, cuando estas categorías de buques y naves realizan viajes nacionales, y establece procedimientos de negociación en el plano internacional con vistas a la armonización de las reglas aplicables a los buques de pasaje que realicen viajes internacionales.

nización de las reglas aplicables a los buques de pasaje que realicen viajes internacionales.

- (2) La definición de zonas marítimas es fundamental para determinar la aplicación de la Directiva a las diversas clases de buques de pasaje. La Directiva 98/18/CE incluye un procedimiento de publicación de listas de zonas marítimas que ha resultado difícil de aplicar. Es necesario establecer por tanto un procedimiento funcional y transparente, de manera que se pueda controlar efectivamente la aplicación de la Directiva.
- (3) Con miras a armonizar el nivel de seguridad aplicable a los buques de pasaje en toda la Comunidad, debe suprimirse la excepción concedida a Grecia respecto al calendario de aplicación de las prescripciones de seguridad.
- (4) La Directiva [...] /CE prescripciones de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado] introduce unas prescripciones de estabilidad más estrictas para los buques de pasaje de transbordo rodado que realizan viajes internacionales con origen y destino en puertos de la Comunidad, y esta medida reforzada también debe aplicarse a los buques que prestan servicios de transporte nacional en las mismas condiciones de estado de la mar. La falta de aplicación de esas prescripciones de estabilidad justificará la retirada progresiva de los buques de pasaje de transbordo rodado tras un número determinado de años de servicio.

⁽¹⁾ DO L 144 de 15.5.1998, p. 1.

(5) Es necesario tener en cuenta de manera flexible y rápida los cambios introducidos en los instrumentos internacionales pertinentes, tales como los convenios, protocolos, códigos y resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI).

(6) En virtud de la Directiva 98/18/CE, el Código de naves de gran velocidad que figura en la Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI MSC 36 (63) de 20 de mayo de 1994 se aplica a todas las naves de gran velocidad que realicen viajes nacionales. La OMI ha adoptado un nuevo Código de naves de gran velocidad, el «Código internacional de seguridad para las naves de gran velocidad, 2000 (Código HSC 2000)», que forma parte de la Resolución del Comité de Seguridad Marítima de la OMI MSC 97 (73), de 5 de diciembre de 2000, que se aplica a todas las naves de gran velocidad construidas a 1 de julio de 2002. Es importante velar por que la Directiva 98/18/CE pueda actualizarse de manera flexible al objeto de aplicar los cambios internacionales también a las naves de alta velocidad que realicen viajes nacionales.

(7) Es importante velar por un nivel de seguridad y acceso garantizados para las personas con movilidad reducida cuando viajen en buques de pasaje y naves de alta velocidad que presten servicios de transporte nacional en los Estados miembros.

(8) La Directiva 98/18/CE debe modificarse consecuentemente.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 98/18/CE del Consejo queda modificada por la presente como sigue:

1) Se añadirá la letra siguiente al artículo 2:

«w) “personas con movilidad reducida”: todas las personas que tengan dificultades para utilizar los transportes públicos, como son, por ejemplo, minusválidos (incluidas las personas que sufren minusvalías sensoriales e intelectuales y las personas en silla de ruedas), minusválidos de los miembros, personas de baja estatura, personas que transportan equipajes pesados, personas mayores, mujeres embarazadas, personas con un carrito y personas con niños de corta edad (incluidos los niños sentados en cochecitos de ruedas).»

2) El apartado 2 del artículo 4 queda sustituido por el texto siguiente:

«2. Cada Estado miembro:

a) Establecerá y actualizará puntualmente una lista de zonas marítimas bajo su jurisdicción a efectos de la utilización — durante todo el año o, según proceda, durante períodos regulares de inferior duración — de las clases de buques, aplicando los criterios de clasificación enunciados en el apartado 1.

b) Publicará la lista en una base de datos pública que se podrá consultar en el sitio de Internet de la autoridad marítima competente.

c) Notificará a la Comisión la localización de dicha información y las modificaciones introducidas en la lista.»

3) Se añadirán dos nuevos artículos 6 bis y 6 ter:

«Artículo 6 bis

Prescripciones de estabilidad y retirada progresiva de los buques de pasaje de transbordo rodado

1. Todos los buques de pasaje de transbordo rodado de las clases A, B y C con quillas colocadas o que se encuentren en una etapa similar de construcción a 1 de octubre de 2004 cumplirán las prescripciones de estabilidad específicas contempladas en la Directiva [. . ./CE].

2. Todos los buques de pasaje de transbordo rodado de las clase A y B con quillas colocadas o que se encuentren en una etapa similar de construcción a 1 de octubre de 2004 cumplirán las prescripciones de estabilidad específicas contempladas en la Directiva [. . ./CE] antes del 1 de octubre de 2010, a menos que se hayan retirado en esa fecha o en una fecha posterior en que alcancen una antigüedad de 30 años y en cualquier caso antes del 1 de enero de 2015.

3. Todos los buques de pasaje de transbordo rodado de las clases C y D con quillas colocadas o que se encuentren en una etapa similar de construcción a 1 de octubre de 2004 cumplirán las prescripciones de estabilidad específicas contempladas en el apartado II-1/B/8 del anexo I antes del 1 de octubre de 2010, a menos que se hayan retirado en esa fecha o en una fecha posterior en que alcancen una antigüedad de 30 años y en cualquier caso antes del 1 de enero de 2015.»

«Artículo 6 ter

Prescripciones de seguridad para las personas con movilidad reducida

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas, basándose en las directrices del anexo III, para que las personas con movilidad reducida puedan tener acceso seguro a todos los buques de pasaje nuevos de las clases A, B, C y D y a todas las naves de gran velocidad nuevas con quillas colocadas o que se encuentren en una etapa similar de construcción a 1 de octubre de 2004.

2. Los Estados miembros consultarán a las organizaciones representativas de las personas con movilidad reducida y cooperarán con ellas en lo relativo a la aplicación de las directrices incluidas del anexo III.

3. A efecto de la modificación de los buques de pasaje de las clases A, B, C y D existentes y de las naves de gran velocidad existentes con quillas colocadas o que se encuentren en una etapa similar de construcción a 1 de octubre de 2004, los Estados miembros aplicarán las directrices del anexo III en la medida en que sea razonable y práctico desde el punto de vista económico.

Los Estados miembros elaborarán un plan de acción nacional sobre cómo se aplicarán las directrices a los buques existentes que operen en su territorio. Los Estados miembros notificarán a la Comisión los planes de acción nacionales aplicables a los buques existentes.

4. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la aplicación de este artículo en relación con todos los buques de pasaje contemplados en el apartado 1, los buques de pasaje contemplados en el apartado 3 y certificados para transportar más de 400 pasajeros y todas las naves de gran velocidad, antes del 1 de octubre de 2007.»

4) El artículo 8 queda modificado como sigue:

a) Se añade a la letra a) el inciso siguiente:

«y

iii) las disposiciones relativas al Código de naves de gran velocidad y sus modificaciones subsiguientes mencionadas en el apartado 3 del artículo 4, el apartado 4 del artículo 6, el apartado 3 del artículo 10 y el apartado 3 del artículo 11.»

b) se añade una letra c) al artículo 8:

«c) Los anexos II e III podrán modificarse para mejorar las especificaciones técnicas a la luz de la experiencia.»

5) Se añade un anexo III tal como establece el Anexo.

Artículo 2

Queda suprimida la letra g) del apartado 3 del artículo 6 de la Directiva 98/18/CE con efecto a partir del 1 de enero de 2005.

Artículo 3

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar el 1 de enero de 2004. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

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.

Artículo 4

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 5

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

ANEXO

«ANEXO III

**DIRECTRICES DE LAS PRESCRIPCIONES DE SEGURIDAD APLICABLES POR LOS BUQUES DE PASAJE Y
LOS BUQUES DE ALTA VELOCIDAD PARA LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA**

(según lo contemplado en el artículo 6 *ter*)

1. Acceso al buque

Los buques estarán contruidos y equipados de forma que una persona con movilidad reducida pueda embarcarse y desembarcar segura y fácilmente, sola o mediante rampas o ascensores. Las indicaciones para llegar a dicho acceso se colocarán en los demás accesos al buque y en otros lugares apropiados en todo el buque.

2. Letreros

Los letreros colocados en el buque con el fin de ayudar a los pasajeros serán suficientemente accesibles y fáciles de leer para las personas con movilidad reducida y se situarán en puntos clave.

3. Medios de comunicación de mensajes

El explotador del buque dispondrá a bordo de los medios necesarios para comunicar visual y verbalmente a las personas con distintas formas de movilidad reducida mensajes relativos, por ejemplo, a retrasos, cambios de programa y servicios a bordo.

4. Alarma

Se dispondrá de pulsadores de alarma accesibles para las personas con movilidad reducida.

5. Prescripciones adicionales para garantizar la movilidad dentro del buque

Las barandillas, los corredores y los pasillos, los umbrales y las puertas permitirán el movimiento de una persona en silla de ruedas. Los ascensores, las cubiertas para vehículos, los salones de pasajeros, los alojamientos y los servicios estarán diseñados de forma que sean razonable y proporcionadamente accesibles a las personas con movilidad reducida.»
