



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 7 de junio de 2016  
(OR. en)

9964/16

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2016/0171 (COD)**

---

---

**MAR 161  
CODEC 847**

## PROPUESTA

---

De: secretario general de la Comisión Europea,  
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 7 de junio de 2016

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la  
Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: COM(2016) 370 final

---

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo que  
modifica la Directiva 98/41/CE 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 y la  
Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las  
formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de  
los puertos de los Estados miembros

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2016) 370 final.

---

Adj.: COM(2016) 370 final



Bruselas, 6.6.2016  
COM(2016) 370 final

2016/0171 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que modifica la Directiva 98/41/CE 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 y la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros**

{SWD(2016) 189 final}

{SWD(2016) 190 final}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **1.1 Razones y objetivos de la propuesta**

En el espíritu del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación de la Comisión (REFIT) y del programa «Legislar mejor», y como consecuencia directa del control de adecuación de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje<sup>1</sup>, la Comisión presenta una serie de propuestas para poner en práctica las posibilidades de simplificación detectadas.

Los objetivos de la presente revisión son simplificar y racionalizar el marco reglamentario vigente en materia de seguridad de los buques de pasaje de la UE, con el fin de i) mantener las normas de la UE cuando sean necesarias y proporcionadas; ii) garantizar su correcta aplicación; y iii) eliminar la posible duplicación de obligaciones y la incoherencia entre actos legislativos relacionados. Uno de los objetivos generales es proporcionar un marco jurídico claro, sencillo y actualizado, que sea más fácil de aplicar, supervisar y hacer ejecutar, aumentando de este modo el nivel de seguridad general.

La Directiva 98/41/CE del Consejo<sup>2</sup> establece el recuento y el registro de todos los pasajeros y tripulación que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de la UE o con destino a los mismos. Su objetivo es velar por que no se ponga en peligro la seguridad de los pasajeros por excederse el número máximo autorizado de personas a bordo y facilitar de forma efectiva las operaciones de búsqueda y salvamento tras un eventual accidente.

La Directiva 98/41/CE constituyó la primera pieza de la legislación de la UE en materia de información sobre las personas a bordo. Desde 1998, sin embargo, han entrado en vigor en el mismo ámbito otras disposiciones tanto de la UE como de convenios internacionales, y se han desarrollado nuevos sistemas y soluciones tecnológicos. Estos hechos han dado como resultado que la normativa en materia de recuento, registro e información sobre las personas a bordo es cada vez más redundante y compleja

Para que las operaciones de búsqueda y salvamento sean efectivas, es necesario contar con unos datos exactos de las personas que se encuentran a bordo; sin embargo, en la práctica este no ha sido siempre el caso. De acuerdo con la normativa actualmente vigente, esta información debe recopilarse en el sistema de la compañía y estar disponible en todo momento para su transmisión a la autoridad encargada de la búsqueda y salvamento. Esta obligación, que remonta a 1998, no tiene en cuenta el desarrollo de sistemas tales como SafeSeaNet<sup>3</sup> y la ventanilla única nacional<sup>4</sup>, y hace necesario que la autoridad nacional

---

<sup>1</sup> Sus resultados fueron comunicados al Parlamento Europeo y al Consejo el 16 de octubre de 2015 (COM(2015) 508).

<sup>2</sup> Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos (DO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

<sup>3</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

competente tome contacto con la compañía naviera si se presenta una emergencia. Por otro lado, los datos registrados no siempre incluyen información sobre la nacionalidad (además del nombre, edad y sexo), dificultando la prestación de asistencia a las víctimas y sus allegados.

Como resultado de ello, los operadores que ya comunican estos datos a la ventanilla única nacional están expuestos a una duplicación del régimen de información. Esto ha sido puesto de relieve por los Estados miembros que, para cumplir las obligaciones que les impone la Directiva 98/41/CE, recurren ya en la práctica a lo dispuesto en la Directiva 2002/59/CE. Por otro lado, la experiencia en la aplicación ha puesto de manifiesto que existen definiciones ambiguas y obligaciones bastante complejas que dificultan el cumplimiento o el seguimiento de algunas disposiciones.

Se propone, por lo tanto, precisar y simplificar las obligaciones de recuento y registro de pasajeros y tripulación a bordo de buques de pasaje, elevando a la vez el nivel de seguridad garantizado por ellas. Esta propuesta coincide plenamente con el programa REFIT de la Comisión y tiene por objeto hacer uso del potencial que ofrece la digitalización para el registro, transmisión, acceso y protección de datos.

La propuesta modifica las definiciones y requisitos correspondientes de la Directiva 98/41/CE.

## **1.2 Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La propuesta es plenamente coherente con las propuestas de simplificación que modifican la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>5</sup> y la nueva Directiva que sustituye a la Directiva 1999/35/CE del Consejo<sup>6</sup>. La propuesta se ajusta plenamente a las recomendaciones sobre el control de adecuación y al Libro Blanco de 2011 sobre el futuro de los transportes<sup>7</sup>, que reconocía la necesidad de modernizar el marco legislativo vigente de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje.

## **1.3 Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta responde al programa «Legislar mejor» de la Comisión, velando por que la legislación vigente sea clara y sencilla, no suponga una carga innecesaria y se mantenga al paso de la evolución política, social y tecnológica. Responde, asimismo, a las metas de la estrategia de transporte marítimo hasta 2018<sup>8</sup>, garantizando la calidad de los servicios regulares de transbordadores para transporte de pasajeros dentro de la UE.

---

<sup>4</sup> Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

<sup>5</sup> Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

<sup>6</sup> Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

<sup>7</sup> Libro Blanco – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible, COM(2011) 0144.

<sup>8</sup> Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Objetivos estratégicos y recomendaciones para la política de transporte marítimo de la UE hasta 2018 [COM(2009) 8 final].

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **2.1 Base jurídica**

Dado que la propuesta sustituye a la Directiva actualmente vigente, la base jurídica sigue siendo el artículo 100, apartado 2, del TFUE (antiguo artículo 80, apartado 2, del TCE), que establece disposiciones en el ámbito del transporte marítimo.

### **2.2 Subsidiariedad**

A petición de los Estados miembros<sup>9</sup>, la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje se ha inspirado y configurado principalmente en función de los imperativos internacionales y como reacción a una serie de accidentes graves. Aunque a nivel internacional se han adoptado obligaciones de información sobre los pasajeros, no se ha hecho lo mismo con los buques de pasaje que realizan travesías nacionales.

La propuesta garantiza una aplicación igual y coherente de las obligaciones en materia de registro de la Directiva 98/41/CE para todos los buques que navegan con destino u origen en los puertos de la UE, algo que no podría lograrse mediante medidas unilaterales de los Estados miembros. De este modo la Directiva 98/41/CE se mantiene al paso de la evolución normativa y tecnológica contribuyendo así a reforzar la seguridad y facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento en caso de accidente.

Asimismo, la propuesta garantiza que la competencia siga realizándose en condiciones de igualdad en aguas comunitarias para todos los operadores, independientemente de su nacionalidad o del pabellón que enarbolean sus buques y naves y sin distinción entre travesías internacionales y nacionales. Al mismo tiempo, la propuesta precisa las condiciones de reconocimiento de excepciones a los requisitos de la Directiva 98/41/CE cuando las circunstancias operativas locales así lo aconsejen.

### **2.3 Proporcionalidad**

Habida cuenta de los últimos avances tecnológicos y jurídicos, la propuesta de suprimir los requisitos obsoletos, eliminar las duplicaciones y precisar obligaciones ambiguas se considera la única opción proporcionada y coherente. Con ella se asegura que se mantenga y potencie el actual nivel de seguridad gracias a la transmisión de datos electrónicos.

Más concretamente, se considera que la obligación de registrar información sobre las personas a bordo con un sistema electrónico existente (que en caso de emergencia permite el acceso inmediato a los datos por parte de la autoridad competente) constituye un gran paso adelante en comparación con el actual nivel de seguridad, sin que ello genere unos costes significativos para los operadores o las administraciones nacionales.

En este contexto, se ha comprobado que la obligación de aprobar los sistemas de registro de pasajeros supone, para algunas administraciones nacionales, una carga de trabajo considerable. Esta carga de trabajo, y los costes correspondientes, han sido considerados excesivos, sobre todo teniendo en cuenta lo limitado de su campo de aplicación, su solapamiento con el código IGS y la dificultad de llevar a cabo la aprobación sin disponer de certificados. Debe suprimirse la obligación relativa a los sistemas de registro de pasajeros de

---

<sup>9</sup> 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.

las compañías y centrarse en la calidad del registro, es decir, en la exactitud y la diligencia del registro de los datos en los sistemas electrónicos existentes.

Como ha demostrado la experiencia, es primordial que, desde el primer momento de la fase posterior a un accidente, se cuente, con sólo con el número y la lista de las personas a bordo, sino también con la nacionalidad de cada uno. Se propone, por lo tanto, que esta información se registre sobre la base de la propia declaración de los pasajeros, como es actualmente el caso para otro tipo de información. De este modo los operadores que en la actualidad no registran esta información no tendrán que hacer frente a coste alguno, o a un coste marginal, por recoger estos datos adicionales.

## **2.4 Elección del instrumento**

De conformidad con el principio de proporcionalidad, se considera que la Directiva sigue siendo la forma más adecuada de alcanzar los objetivos fijados. Establece unos principios comunes y un nivel de seguridad armonizado, a la vez que garantiza el cumplimiento de las normas, pero deja que los Estados miembros elijan los procedimientos oportunos desde el punto de vista técnico y práctico. De este modo, deja a cada Estado miembro la responsabilidad de decidir sobre las herramientas de aplicación que mejor convengan a su sistema interno.

En este sentido, se decidió que la mejor solución jurídica sería una propuesta por la que se modifica la Directiva 98/41/CE. Se descartó la opción alternativa de proponer una nueva Directiva debido al limitado número de modificaciones claramente identificables que debían efectuarse en la Directiva existente.

## **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

### **3.1 Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente**

El control de adecuación puso de manifiesto que los objetivos clave de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje relacionados con la seguridad de los pasajeros y el mercado interior se están cumpliendo en general y que siguen siendo muy pertinentes. El marco jurídico de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje ha tenido como resultado el establecimiento de un nivel común de seguridad para estos buques en la UE, de una igualdad de condiciones entre operadores y de una mayor transferencia de buques entre Estados miembros. El control de adecuación permitió comprobar también que hay margen para seguir mejorando tanto el nivel de seguridad como la eficiencia y la proporcionalidad de algunos de los requisitos reglamentarios. Se han hecho recomendaciones para simplificar, aclarar y derogar diversos requisitos ambiguos, anticuados o redundantes en una serie de ámbitos:

- a) Eliminar la duplicación de las obligaciones de información sobre los pasajeros y hacer que sean iguales para todos los operadores; para ello es preciso establecer:
  - el registro de la información sobre el número de personas presentes a bordo en un sistema electrónico existente que, en caso de emergencia o accidente, permita una transmisión inmediata de los datos a la autoridad competente, en

vez de en el sistema de la compañía, antes de la salida y antes de la llegada a un puerto de escala de la UE;

- el registro, en todo viaje superior a 20 millas náuticas, de la información pertinente sobre la tripulación y los pasajeros en el mismo sistema anteriormente señalado, en vez de en el sistema de la compañía, antes de la salida y antes de la llegada a un puerto de escala de la UE. Precisar la definición de las obligaciones de registro de los pasajeros en la Directiva 98/41/CE, por ejemplo respecto a la duración del viaje.
- b) Eliminar las duplicaciones y exigir que, para todo viaje superior a 20 millas náuticas, se registre la nacionalidad de los pasajeros y se transmita a la autoridad competente utilizando los mismos medios y criterios utilizados ya para el registro y transmisión de los datos ya exigidos, como nombre, edad, etc.
- c) Precisar la definición de las obligaciones de registro de los pasajeros en la Directiva 98/41/CE, por ejemplo respecto a la duración del viaje.
- d) Eliminar de la Directiva 98/41/CE la obligación de aprobación de los sistemas de registro de los pasajeros.
- e) Agilizar el mecanismo de comunicación de exenciones y equivalencias considerado en las Directivas 2009/45/CE y 98/41/CE.

### **3.2 Consultas con las partes interesadas**

Dado el carácter técnico de las propuestas previstas, se consideró que el instrumento más adecuado era una consulta específica. Los expertos nacionales fueron consultados en el marco del Grupo de expertos sobre seguridad de los buques de pasaje. Se organizó un taller al que fueron invitados a participar los Estados miembros y la industria y las asociaciones de pasajeros. Las medidas previstas se presentaron en numerosas ocasiones. Además, la hoja de ruta publicada en el sitio web Europa<sup>10</sup> permitió a todas las partes interesadas presentar observaciones por medio de un formulario de respuesta en línea.

En el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la propuesta se hace un resumen de la consulta y un análisis detallado de las observaciones formuladas durante el proceso de la misma. Las medidas de simplificación previstas fueron respaldadas por una gran mayoría de expertos nacionales, que en algunas ocasiones efectuaron comentarios acerca de la redacción concreta de algunas propuestas. Todas las sugerencias se han examinado atentamente y las propuestas se han modificado cuando procedía. Por otro lado, algunos expertos planteaban cuestiones relativas a aspectos prácticos y técnicos de la ejecución; estos han sido tratados en el documento de trabajo que acompaña la propuesta y se han integrado en el plan de aplicación.

Las partes interesadas de la industria insistieron en que los principios clave del actual marco jurídico no cambiaran (en particular en relación con la declaración de los datos propios por parte de los pasajeros), mientras que la asociación de pasajeros hizo un llamamiento en favor de mejorar el nivel de seguridad y puso en guardia contra la reducción de su eficacia. De este modo, la propuesta garantiza el mantenimiento del actual nivel de seguridad y, en la medida

---

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/smart-regulation/roadmaps/index_en.htm).

de lo posible, dentro del marco de simplificación, su incremento (por ejemplo, aprovechando los sistemas electrónicos existentes y precisando cómo debe calcularse el umbral de las 20 millas náuticas).

### **3.3 Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Este análisis se basa principalmente en los datos recopilados durante el proceso de control de adecuación, según se recoge en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión «Adaptar el rumbo: control de adecuación de la legislación de la UE sobre seguridad de los buques de pasaje», adoptado el 16 de octubre de 2015<sup>11</sup>.

Además de los datos recopilados y de la consulta realizada en el marco del control de adecuación, la preparación de esta propuesta de simplificación requería la colaboración de expertos técnicos y jurídicos para la redacción de las definiciones técnicas y una formulación jurídica clara. Esta colaboración técnica se logró a nivel interno con las aportaciones de la Agencia Europea de Seguridad Marítima y el Grupo de expertos sobre seguridad de los buques de pasaje y queda recogida en el documento de trabajo que acompaña a la propuesta.

### **3.4 Evaluación de impacto**

La propuesta es consecuencia directa del control de adecuación que permitió determinar las cuestiones susceptibles de simplificación y evaluar su potencial. Como se pone de relieve en la hoja de ruta, no se prevé que las medidas previstas tengan repercusiones importantes (aparte de las cualitativas, tales como la claridad y seguridad jurídicas, la certidumbre o la simplicidad) o no se han identificado soluciones sustancialmente distintas. En consonancia con las directrices «Legislar mejor» de la Comisión, no se ha llevado a cabo una evaluación de impacto exhaustiva.

No obstante, la simplificación propuesta va acompañada de un documento de trabajo de los servicios de la Comisión, que recuerda las recomendaciones del control de adecuación y explica la lógica de las soluciones propuestas tanto desde el punto de vista técnico como desde el jurídico. En él se recoge un resumen de la consulta de las partes interesadas que respaldaba esta iniciativa y las observaciones vertidas en la misma; también se adjunta al presente informe un plan de ejecución.

### **3.5 Adecuación normativa y simplificación**

El objetivo principal de la presente propuesta es garantizar que la legislación en vigor se adecúa al uso previsto. La utilización de los medios de comunicación electrónica disponibles permitirá alcanzar los objetivos estratégicos de una forma más eficaz y eficiente. El potencial de simplificación procede ante todo de la eliminación de duplicaciones en los requisitos de información, de la de obligaciones carentes de proporcionalidad y de otros aspectos más cualitativos tales como la seguridad jurídica, la certidumbre y la simplicidad.

La duplicación de los requisitos de información por parte de operadores que ya comunican los datos de los pasajeros y la tripulación a la ventanilla única nacional constituye para el sector una carga adicional innecesaria. Para los operadores (en principio, de menor tamaño) que no hacen uso todavía de los sistemas mencionados está previsto un régimen más sencillo. Estas compañías efectúan fundamentalmente viajes nacionales de corta duración (es decir,

---

<sup>11</sup> SWD(2015)197.

registran únicamente el número de personas a bordo) y no tienen sistemas informatizados ni conexión de Internet.

Para contrarrestar cualquier posible aumento de los costes para estos operadores, está previsto que puedan elegir entre comunicar el número de personas a bordo a través del sistema de información automatizado o de un sistema de marítima basado en la transmisión de señales de radio de frecuencia muy alta. Esto permitiría que el centro de búsqueda y salvamento conozca el número de personas a bordo en cualquier momento, independientemente de si dispone de una persona de contacto.

Los Estados miembros no tendrán que aprobar los sistemas de registro de pasajeros de las compañías, pero siguen siendo responsables de que se recoja y registre la información de forma electrónica con precisión y a su debido momento.

### **3.6 Derechos fundamentales**

La propuesta no añade categorías adicionales ni cambia las categorías de datos personales que deben recopilarse y registrarse de acuerdo con las obligaciones ya impuestas por la Directiva 98/41/CE. La única excepción a este respecto es la información sobre la nacionalidad de las personas presentes a bordo que, por las razones expuestas, se propone añadir a la información ya recopilada (a saber, los apellidos de las personas presentes a bordo, sus nombres o iniciales, su género, una indicación de la categoría de edad a la que pertenecen, o su edad o año de nacimiento, y, cuando el pasajero la comunique voluntariamente, información sobre los cuidados o asistencia especiales en situaciones de emergencia que pueda necesitar).

Del mismo modo, la Directiva 98/41/CE debe modernizarse para adaptarla a la evolución normativa en el área de la protección de datos personales, en particular en el Reglamento (UE) n.º XXX/2016<sup>12</sup>. Ahora bien, aunque las categorías de datos, los objetivos y las personas consideradas están claramente determinadas, no sucede lo mismo con el periodo de conservación de los datos. La Directiva 98/41/CE ordena que la compañía no conserve los datos personales más tiempo del necesario para los fines de la Directiva, pero no indica la duración del periodo. La experiencia en la aplicación de la Directiva muestra que dicho periodo varía de forma notable entre Estados miembros, ya que va desde algunas horas, a semanas o meses después del final (satisfactorio) de la travesía. Se propone, por ello, que la presente Directiva establezca un periodo de conservación (sin perjuicio de otros imperativos legales, en caso de que los datos hubieran sido recogidos por otros motivos y tuvieran un periodo de conservación diferente).

Por otro lado, aunque la Directiva ordena que los sistemas de registro de las compañías deben estar protegidos contra su destrucción o pérdida accidental o dolosa y su alteración, difusión o acceso no autorizados, no remite a ninguna legislación de la UE en materia de protección de datos personales ni establece ninguna garantía respecto a la accesibilidad de dichos datos. A este respecto, cabe afirmar que la propuesta constituye una mejora fundamental desde el punto de vista de la protección de datos personales.

La propuesta sustituye la obligación de que la compañía almacene datos personales por la de que los transmita a un sistema electrónico existente diseñado a tal efecto (y los borre una vez transmitidos). La propuesta de transmisión a la ventanilla única nacional permite que se cumplan los requisitos de confidencialidad (recogidos en el artículo 8 de la Directiva

---

<sup>12</sup> Se añadirá la referencia después de su adopción.

2010/65/UE) y la legislación de la UE en materia de datos personales. Permite además una accesibilidad restringida a estos datos, previa petición, por parte de las autoridades nacionales competentes (el mecanismo de comunicación en caso de emergencia o después de un accidente es el sistema SafeSeaNet, contemplado en la Directiva 2002/59/CE). Del mismo modo que la ventanilla única nacional, SafeSeaNet se inspira en la legislación de la UE en materia de protección de datos personales y se caracteriza por sus condiciones de seguridad y sus derechos de acceso claramente determinados.

Las autoridades nacionales competentes a los que se permite el acceso a los fines de la presente Directiva son las autoridades de búsqueda y salvamento designadas por los Estados miembros. En caso de emergencia o después de un accidente y previa petición, las autoridades de búsqueda y salvamento tendrán un acceso inmediato a la información comunicada con arreglo a la Directiva 98/41/CE.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

#### **5. OTROS ELEMENTOS**

##### **5.1 Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La propuesta va acompañada de un plan de ejecución que recoge las acciones necesarias para ejecutar las medidas de simplificación y define los principales escollos técnicos, jurídicos y temporales que plantea su aplicación.

Se han determinado procedimientos de seguimiento e información adecuados que no crean obligaciones en materia de información ni cargas administrativas adicionales. La información clave sobre la flota, los accidentes y la conformidad será recogida con la asistencia de la AESM y del grupo de expertos sobre seguridad de los buques de pasaje, trabajando sobre la base de datos de la Plataforma europea de información sobre siniestros marítimos (EMCIP en sus siglas en inglés). Dado que el ciclo completo de visitas de ejecución efectuadas por la AESM puede durar cinco años, el ciclo de evaluación de la legislación de la UE en materia de seguridad de los buques de pasaje debe fijarse en siete años.

##### **5.2 Documentos explicativos**

No son necesarios documentos explicativos, ya que las medidas de simplificación no son difíciles ni complejas.

##### **5.3 Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

###### **Definiciones y ámbito de aplicación**

Se modifica el artículo 2 para hacer que las definiciones concuerden, en la medida de lo posible, con la propuesta por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE y con la propuesta de nueva Directiva que sustituye a la Directiva 1999/35/CE, y para que lo relativo a la responsabilidad de la persona designada para el registro de los pasajeros coincida con la propuesta por la que se suprime la obligación, por parte de la compañía, de conservar la información exigida por esta Directiva.

Se modifica el artículo 3 para precisar el ámbito de aplicación de la Directiva y para que el concepto de zonas portuarias concuerde con la definición de la propuesta por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE.

### **Información sobre las personas a bordo**

Se modifica el artículo 4 para sustituir la obligación de la compañía de almacenar la información sobre el número de personas a bordo por un registro en la ventanilla única nacional o la transmisión por medio del sistema de identificación automatizado.

Se modifica el artículo 5 para introducir la información sobre la nacionalidad de las personas a bordo y para sustituir la obligación de la compañía de almacenar las listas de pasajeros y tripulación por la de registrarlas en la ventanilla única nacional. Se simplifica y precisa la relación de datos exigidos, haciéndola concordar, en la medida de lo posible, con las obligaciones de información a la ventanilla única nacional.

Se modifica el artículo 6 para adaptar sus referencias a los métodos propuestos de transmisión de datos y a precisar las responsabilidades de los Estados miembros en lo relativo a los buques de pasaje con pabellón de un tercer país.

### **Compañías**

Se modifica el artículo 8 para reflejar el nuevo cometido desempeñado por la persona designada para el registro de los pasajeros (que no debe almacenar sino transmitir los datos) y para suprimir la obligación de establecer un sistema de registro de pasajeros de la compañía. Se modifica también para verter en él la normativa de la UE en materia de protección de datos personales y especificar que tales datos deben ser destruidos por la compañía una vez transmitidos a la ventanilla única (sin perjuicio de otras obligaciones de información).

### **Exenciones**

Se modifica el artículo 9 para suprimir la referencia obsoleta a la excepción reconocida a los servicios regulares que atraviesan el estrecho de Messina. Habida cuenta de la introducción de la transmisión electrónica de datos, y dada la flexibilidad propuesta para transmitir el número de personas a bordo, se modifica el artículo 9 para evitar la posibilidad de que se exima a los operadores de la obligación de transmitir a las autoridades competentes el número de personas a bordo.

Se modifica también este artículo 9 para garantizar que los criterios de exención reflejen la proximidad de las instalaciones de búsqueda y salvamento que ya no están incluidas en la nueva definición de zonas marítimas protegidas. Se modifica también, finalmente, para simplificar la notificación de exenciones a través de la base de datos que ha de establecerse y mantenerse con este fin y para hacer concordar los procedimientos de objeción contra las exenciones dentro de esta Directiva y con la Directiva 2009/45/CE.

### **Estados miembros**

Se modifica el artículo 10 para que la responsabilidad de los Estados miembros esté en consonancia con los medios de transmisión de datos propuestos y para reflejar la normativa de la UE en materia de protección de datos personales, especificando las condiciones en que se ha de desarrollar el tratamiento de datos por parte de los Estados miembros, los derechos de acceso y los periodos de conservación.

### **Disposiciones auxiliares**

Se modifica el artículo 11 para suprimir la obligación relativa a los sistemas de registro de las compañías, que se hace redundante con la propuesta. Se suprime también el correspondiente apartado 1 del artículo 12.

### **Procedimiento de comité y procedimiento de modificación**

Se modifican los artículos 12 y 13 con el fin de adaptarlos al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea. El artículo 12 *bis* se ha añadido por la misma razón (ejercicio del poder de delegación).

### **Disposiciones relativas a la evaluación**

Se añade un artículo 14 *bis* para especificar lo relativo a las disposiciones de evaluación.

### **Modificación del anexo de la Directiva 2010/65/CE**

La propuesta incluye una modificación auxiliar del anexo de la Directiva 2010/65/UE en su parte A que obedece a los cambios efectuados en la Directiva 98/41/CE.

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que modifica la Directiva 98/41/CE 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 y la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>13</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>14</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) Disponer con exactitud y prontitud de una información exacta sobre las personas presentes a bordo de un buque es algo fundamental para la preparación de las operaciones de búsqueda y salvamento y para la efectividad de estas. En caso de accidente en el mar, la cooperación plena entre las autoridades nacionales competentes del Estado o Estados implicados y el operador del buque y sus agentes puede contribuir significativamente a la efectividad de las operaciones desarrolladas por las primeras. Algunos aspectos de la cooperación están regulados por la Directiva 98/41/CE del Consejo<sup>15</sup>.
- (2) Teniendo en cuenta tanto los resultados del control de adecuación del programa REFIT<sup>16</sup> como la experiencia de aplicación de la normativa, ha podido comprobarse que las autoridades competentes no siempre cuentan con información sobre las

---

<sup>13</sup> DO C , , p. .

<sup>14</sup> DO C , , p. .

<sup>15</sup> Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos (DO L 188 de 2.7.1998, p. 35).

<sup>16</sup> COM(2015) 508.

personas a bordo, por lo que las obligaciones impuestas por la Directiva 98/41/CE deben adaptarse a la exigencia de comunicar los datos de forma electrónica de modo que resulten más eficaces y menos gravosas. La digitalización permitirá también acelerar la utilización de la información acerca de cantidades importantes de pasajeros en caso de emergencia o después de un accidente.

- (3) En los últimos diecisiete años se han realizado importantes progresos tecnológicos en los medios de comunicación y almacenamiento de datos acerca de los desplazamientos de los buques que hacen posible el uso de sistemas de identificación automatizados. Como resultado de ello, los precios del equipamiento que cumple estas funciones se han reducido considerablemente. A lo largo de las costas europeas se han instalado un cierto número de sistemas de notificación obligatoria en cumplimiento de las normas adoptadas por la Organización Marítima Internacional (OMI). El Derecho de la Unión y las legislaciones nacionales garantizan que los buques cumplan las obligaciones de información derivadas de estos sistemas.
- (4) La recopilación, transmisión e intercambio de datos relativos a los buques ha sido posible gracias a la ventanilla única nacional, que ha simplificado y armonizado estas actividades (véase la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>17</sup>), y a SafeSeaNet (Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>18</sup>). La información de las personas a bordo, exigida por la Directiva 98/41/CE debe, por lo tanto, ser registrada en la ventanilla única nacional, que permite que la autoridad competente pueda disponer de los datos en caso de emergencia o después de un accidente.
- (5) Para garantizar el cumplimiento del principio de proporcionalidad, los operadores más pequeños que todavía no hacen uso de la ventanilla única nacional y efectúan principalmente travesías muy cortas por debajo de 20 millas náuticas (y solo tienen obligación de registrar el número de personas), deben tener la posibilidad de elegir la forma en que van a comunicar dicho número (ventanilla única nacional o sistema de identificación automatizado).
- (6) Para aliviar la intranquilidad de los allegados en caso de accidente y no entorpecer innecesariamente la asistencia consular u otros servicios, los datos comunicados deben incluir la nacionalidad de las personas a bordo. En las travesías inferiores a 20 millas náuticas, la relación de datos exigidos se simplifica y precisa haciéndola concordar, en la medida de lo posible, con las obligaciones de información a la ventanilla única nacional.
- (7) Teniendo en cuenta la disponibilidad de medios electrónicos de registro de datos y el hecho de que los datos personales deben recopilarse en cualquier caso antes de la salida del buque, el plazo de treinta minutos fijado por la Directiva 98/41/CE ha de considerarse un máximo, y debe recurrirse a él únicamente en casos excepcionales.

---

<sup>17</sup> Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

<sup>18</sup> Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo y por la que se deroga la Directiva 93/75/CEE del Consejo (DO L 208 de 5.8.2002, p. 10).

- (8) Para aumentar la claridad jurídica y la coherencia con la legislación conexas de la Unión y, en particular, con la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>19</sup>, es necesario actualizar o eliminar una serie de referencias obsoletas, confusas o ambiguas. El concepto de «nave marítima» debe sustituirse por el de «buque de pasaje», y el de «aguas abrigadas» por zonas claramente determinadas, recogidas por los Estados miembros en una lista establecida de conformidad con el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 2009/45/CE. La definición de «persona designada» debe modificarse para reflejar las nuevas tareas, entre las que no se incluye la de conservar la información. Las obligaciones correspondientes relativas a los sistemas de registro de pasajeros de las compañías deben suprimirse.
- (9) Los Estados miembros deben seguir siendo responsables de garantizar el cumplimiento de las obligaciones de registro de datos con arreglo a la Directiva 98/41/CE, en particular por lo que se refiere a la exactitud y prontitud del registro. En este sentido, la verificación debe realizarse de forma similar a los controles aleatorios efectuados actualmente respecto a los sistemas de registro de las compañías.
- (10) En la medida en que estas medidas conllevan el tratamiento de datos personales, este debe efectuarse de conformidad con la legislación de la Unión en materia de protección de datos personales<sup>20</sup>. En particular, los datos personales recopilados en cumplimiento de la Directiva 98/41/CE no deben tratarse ni utilizarse para ningún otro fin, ni conservarse más tiempo del necesario para los fines de aquella y según lo dispuesto en ella.
- (11) Habida cuenta del principio de proporcionalidad, y dado que facilitar información veraz redundaría en interés del propio pasajero, los actuales medios de registro de datos personales, sobre la base de una declaración del pasajero, son suficientes a efectos de la Directiva 98/41/CE. Al mismo tiempo, los medios electrónicos de registro y verificación de datos deben garantizar que para cada persona a bordo se registre una información única.
- (12) Para aumentar la transparencia y facilitar la notificación de exenciones y de solicitudes de excepción por parte de los Estados miembros, la Comisión debe crear y mantener una base de datos a tal fin. En ella deben incluirse las medidas notificadas en su forma propuesta y en su forma adoptada.
- (13) Habida cuenta de los cambios introducidos por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, debe actualizarse lo relativo a las facultades conferidas a la Comisión para la aplicación de la Directiva 98/41/CE. Los actos de ejecución deben adoptarse de

---

<sup>19</sup> Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de mayo de 2009, sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje (DO L 163 de 25.6.2009, p. 1).

<sup>20</sup> En particular el Reglamento (UE) n.º XXX/2016 de XXX (se añadirá número y fecha tras su adopción formal) del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos (Reglamento general de protección de datos) (se añadirá referencia al DO tras su adopción formal) y el Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>21</sup>.

- (14) A fin de tener en cuenta las novedades que se van produciendo a nivel internacional y para aumentar la transparencia, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo relativo a la exclusión de las modificaciones de los instrumentos internacionales del ámbito de aplicación de la presente Directiva, en caso necesario, y al establecimiento de las condiciones de acceso de la base de datos mantenida por la Comisión para albergar las notificaciones de los Estados miembros de exenciones y solicitudes de excepción. Reviste especial importancia que la Comisión realice las consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, también a nivel de expertos, y que dichas consultas se lleven a cabo de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar la participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben todos los documentos al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que tratan de la preparación de los actos delegados.
- (15) Habida cuenta del ciclo completo de seguimiento de las visitas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Comisión debe evaluar la aplicación de la Directiva 98/41/CE a más tardar el [siete años después de la fecha a que se refiere el artículo 3, apartado 1, párrafo segundo] y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo al respecto. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión para recopilar toda la información necesaria para llevar a cabo esta evaluación.
- (16) Para reflejar las modificaciones efectuadas en la Directiva 98/41/CE, la información sobre las personas a bordo debe incluirse en la lista de formalidades informativas recogidas en la parte A de la Directiva 2010/65/UE.
- (17) Procede, por tanto, modificar las Directivas 98/41/CE y 2010/65/UE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

*Artículo 1*  
**Modificaciones de la Directiva 98/41/CE**

La Directiva 98/41/CE se modifica como sigue:

- 1) El artículo 2 queda modificado como sigue:
  - a) el segundo guión se sustituye por el texto siguiente:

«– "Buque de pasaje": un buque o una nave de gran velocidad que transporte más de doce pasajeros.»;

---

<sup>21</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

- b) el sexto guión se sustituye por el texto siguiente:
- «– "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 transmitir la información sobre las personas embarcadas en uno de los buques de pasaje de la compañía.»;
- c) el noveno guión se sustituye por el texto siguiente:
- «– "Aguas abrigadas": zonas marítimas en las que los buques de clase A puedan operar, incluidas en una lista establecida de conformidad con el artículo 4, apartado 2, de la Directiva 2009/45/CE.»;
- d) en el décimo guión, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «– "Servicio regular", una serie de travesías efectuadas por buques entre dos o más puertos, o una serie de travesías con origen y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias, ya sea.»;
- e) el decimoprimer guión se sustituye por el texto siguiente:
- «– "País tercero": cualquier país que no sea un Estado miembro.»;
- f) se añade el siguiente decimosegundo guión:
- «– "Zona portuaria": la zona definida en la letra r) del artículo 2 de la Directiva 2009/45/CE.»;
- g) se añade el siguiente decimotercer guión:
- «– "Yates y embarcaciones de recreo": naves que no transportan ninguna carga ni más de 12 pasajeros y que no están al servicio de una actividad económica, con independencia de su medio de propulsión.»;
- 2) El artículo 3 queda modificado como sigue:
- a) el primer guión se sustituye por el texto siguiente:
- «– los buques de guerra o de transporte de tropas,»;
- b) el segundo guión se sustituye por el texto siguiente:
- «– yates y embarcaciones de recreo,»;
- c) se añade el siguiente tercer guión:
- «– buques de pasaje utilizados exclusivamente en zona portuaria.»;
- 3) en el artículo 4, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. Antes de que el buque de pasaje se haga a la mar, el número de personas será notificado al capitán del buque de pasaje y registrado en la ventanilla

única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo\* o se facilitará a la autoridad designada mediante un sistema de identificación automatizado.

---

\* Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

4) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

*«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 travesías en las que la distancia navegada desde el punto de partida al puerto siguiente sean superiores a 20 millas:

- los apellidos de las personas a bordo,
- su nombre propio,
- su género,
- su nacionalidad,
- su 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 registrará en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE al zarpar el buque de pasaje pero, en cualquier caso, no más tarde de treinta minutos después de su salida.

3. Los datos personales recopilados en cumplimiento de la presente Directiva 98/41/CE no deben tratarse ni utilizarse para ningún otro fin.»:

5) en el artículo 6, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«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 Unión y tengan como punto de destino un puerto situado en ese Estado miembro, exigirá a la compañía que garantice que se facilita la información contemplada en el artículo 4, apartado 1 y en el artículo 5, apartado 1, en la manera prevista en el artículo 4, apartado 2 y en el artículo 5, apartado 2.

6) El artículo 8 se sustituye por el texto siguiente:

## «Artículo 8

Todas las compañías que asuman la responsabilidad de explotar un buque de pasaje deberán, cuando así lo requieran las disposiciones de los artículos 4 y 5, nombrar para el registro de pasajeros a una persona responsable de registrar la información contemplada en dichas disposiciones en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE o de comunicarla mediante el sistema de identificación automatizado.

Los datos personales recopilados de acuerdo con el artículo 5 no serán conservados por la compañía más tiempo del necesario para los fines de la presente Directiva, es decir, hasta el momento en que los datos se registran en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE. Sin perjuicio de otras obligaciones de información, desde el momento en que la información ya no es necesaria para los fines señalados, será destruida.

Las compañías garantizarán que la información de los pasajeros que han declarado necesitar cuidados o asistencia especiales en situaciones de emergencia se registre debidamente y se comunique al capitán antes de que zarpe el buque de pasaje.»;

7) El artículo 9 queda modificado como sigue:

a) el apartado 2 queda modificado como sigue:

– se suprimen las letras a) y b);

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

« c) Un Estado miembro podrá eximir de las obligaciones del artículo 5 a los buques de pasaje que, exclusivamente en aguas abrigadas que disponen en sus alrededores de instalaciones de búsqueda y salvamento, efectúen viajes entre dos puertos o viajes sin escalas intermedias.»;

b) en el apartado 3, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

« a) el Estado miembro deberá notificar sin tardanza a la Comisión su decisión de conceder una exención de las obligaciones contempladas en el artículo 5, explicando las razones de fondo que la sustentan. La notificación se realizará a través de la base de datos establecida y mantenida por la Comisión a tal fin. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 12 *bis* en lo referente a las condiciones de acceso a dicha base de datos;

b) si en los seis meses siguientes a tal notificación la Comisión considera que la decisión no está justificada o que podría tener efectos adversos sobre la competencia, podrá, mediante un acto de ejecución, requerir al Estado miembro que la modifique o anule. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13, apartado 2.»;

- c) en el apartado 4, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La solicitud se presentará a la Comisión a través de la base de datos contemplada en el apartado 3. si en los seis meses siguientes a tal solicitud la Comisión considera que la excepción no está justificada o que podría tener efectos adversos sobre la competencia, podrá, mediante un acto de ejecución, requerir al Estado miembro que la modifique o no la adopte. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 13, apartado 2.»;

- 8) El artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 10*

Los Estados miembros garantizarán la exactitud y la prontitud del registro de los datos exigido por la presente Directiva.

Cada Estado miembro designará la autoridad que tendrá acceso a la información requerida por la presente Directiva. Los Estados miembros garantizarán que, en caso de emergencia o después de un accidente, dicha autoridad designada tenga acceso inmediato a la información requerida por la presente Directiva.

Los datos personales recopilados de acuerdo con el artículo 5 no serán conservados por los Estados miembros más tiempo del necesario para los fines de la presente Directiva, a saber:

- a) hasta el momento en que la travesía en cuestión haya terminado felizmente; o
- b) en caso de emergencia o después de un accidente, hasta que haya terminado la eventual investigación o los procedimientos judiciales.

Sin perjuicio de otras obligaciones de información, desde el momento en que la información ya no es necesaria para los fines señalados, será destruida.»;

- 9) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 11*

1. A efectos de la presente Directiva, los datos exigidos se recopilarán y registrarán de forma que no se produzcan retrasos injustificados a los pasajeros que embarquen o desembarquen.

2. Se evitará la multiplicación de recogidas de datos en rutas idénticas o similares.»;

- 10) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

### «Artículo 12

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 12 *bis*, y modificar la presente Directiva con el fin de excluir de su ámbito de aplicación cualquier modificación de los instrumentos internacionales contemplados en el artículo 2 solo si, sobre la base de una evaluación de la Comisión, existe un riesgo manifiesto de que la modificación internacional reduzca el nivel de seguridad marítima establecido por la legislación marítima de la Unión, o sea incompatible con esta última.»;

- 11) se inserta el artículo 12 *bis* siguiente:

### «Artículo 12 bis

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en los artículos 9 y 12 se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en los artículos 9 y 12 se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor].
3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 9 y 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará con los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor», de 13 de abril de 2016.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 9 y 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.
7. Un acto delegado que excluya del ámbito de aplicación de la presente Directiva cualquier modificación de los instrumentos internacionales de conformidad con el artículo 12 se adoptará al menos tres meses antes de que expire el plazo internacionalmente establecido para la aceptación tácita de la modificación en cuestión o de la fecha prevista para la entrada en vigor de dicha modificación. En el período previo a la entrada en vigor de dicho acto delegado, los Estados miembros se abstendrán de toda iniciativa tendente a la incorporación de la modificación en sus Derechos nacionales o de aplicarla al instrumento internacional en cuestión.»;

12) El artículo 13 queda modificado como sigue:

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

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

---

\* Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).»;

b) se suprime el apartado 3;

13) se inserta el artículo 14 *bis* siguiente:

#### *«Artículo 14 bis*

La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el [siete años después de la fecha mencionada en el artículo 3, apartado 1, párrafo segundo].».

#### *Artículo 2*

#### **Modificaciones del anexo de la Directiva 2010/65/UE**

En la parte A del anexo de la Directiva 2010/65/UE se añade el punto 7:

«7. Información sobre las personas a bordo

Artículo 4, apartado 2 y artículo 5, apartado 2, de la Directiva 98/41/CE del Consejo, de 18 de junio de 1998, sobre el registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje procedentes de puertos de los Estados miembros de la Comunidad o con destino a los mismos (DO L 188 de 2.7.1998, p. 35).».

#### *Artículo 3*

#### **Transposición**

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el [12 meses después de la entrada en vigor] las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del [12 meses después de la entrada en vigor].

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación

oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

#### *Artículo 4*

#### **Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

#### *Artículo 5*

#### **Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*