



Sumario

I Actos legislativos

REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (UE) 2017/2107 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, por el que se establecen medidas de gestión, conservación y control aplicables en la zona del Convenio de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA), y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1936/2001, (CE) n.º 1984/2003 y (CE) n.º 520/2007 del Consejo** 1

DIRECTIVAS

- ★ **Directiva (UE) 2017/2108 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje ⁽¹⁾** 40
- ★ **Directiva (UE) 2017/2109 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, 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** 52
- ★ **Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo ⁽¹⁾** 61

Corrección de errores

- ★ **Corrección de errores del Reglamento (UE) n.º 98/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, sobre la comercialización y la utilización de precursores de explosivos (DO L 39 de 9.2.2013)** 78

⁽¹⁾ Texto pertinente a efectos del EEE.

I

(Actos legislativos)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (UE) 2017/2107 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 15 de noviembre de 2017

por el que se establecen medidas de gestión, conservación y control aplicables en la zona del Convenio de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA), y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1936/2001, (CE) n.º 1984/2003 y (CE) n.º 520/2007 del Consejo

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 43, 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 ⁽¹⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El objetivo de la política pesquera común (PPC), tal como se establece en el Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, es garantizar una explotación de los recursos biológicos marinos que proporcione una sostenibilidad medioambiental, económica y social a largo plazo.
- (2) Mediante la Decisión 98/392/CE del Consejo ⁽⁴⁾, la Unión aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que contiene, entre otras cosas, principios y normas en materia de conservación y gestión de recursos marinos vivos. En cumplimiento de sus obligaciones internacionales más generales, la Unión participa en los esfuerzos realizados en aguas internacionales para conservar las poblaciones de peces.
- (3) En virtud de la Decisión 86/238/CEE del Consejo ⁽⁵⁾, la Unión es desde el 14 de noviembre de 1997 Parte contratante del Convenio Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico (en lo sucesivo, «Convenio de la CICAA»).

⁽¹⁾ DO C 34 de 2.2.2017, p. 142.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 3 de octubre de 2017 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 23 de octubre de 2017.

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1954/2003 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 2371/2002 y (CE) n.º 639/2004 del Consejo y la Decisión 2004/585/CE del Consejo (DO L 354 de 28.12.2013, p. 22).

⁽⁴⁾ Decisión 98/392/CE del Consejo, de 23 de marzo de 1998, relativa a la celebración por la Comunidad Europea de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 10 de diciembre de 1982 y del Acuerdo de 28 de julio de 1994 relativo a la aplicación de la parte XI de dicha Convención (DO L 179 de 23.6.1998, p. 1).

⁽⁵⁾ Decisión 86/238/CEE del Consejo, de 9 de junio de 1986, relativa a la adhesión de la Comunidad al Convenio internacional para la conservación de los túnidos del Atlántico, modificado por el Protocolo anejo al Acta final de la Conferencia de Plenipotenciarios de los Estados Partes del Convenio firmado en París el 10 de julio de 1984 (DO L 162 de 18.6.1986, p. 33).

- (4) El Convenio de la CICAA establece un marco de cooperación regional en lo que respecta a la conservación y la gestión de los túnidos y las especies afines en el Océano Atlántico y mares adyacentes, mediante la creación de una Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA).
- (5) La CICAA está facultada para adoptar decisiones imperativas (denominadas «recomendaciones») de conservación y gestión de los recursos pesqueros en su ámbito de competencia, con fuerza vinculante para las Partes contratantes. Dichas recomendaciones se dirigen esencialmente a las Partes contratantes del Convenio de la CICAA, aunque también contienen obligaciones para los operadores privados (por ejemplo, patrones de buques). Las recomendaciones de la CICAA entran en vigor seis meses después de su adopción y, por lo que respecta a la Unión, deben incorporarse al Derecho de la Unión lo antes posible.
- (6) En el reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores ⁽¹⁾ se va a establecer que dicho reglamento debe aplicarse sin perjuicio de lo dispuesto en el Derecho de la Unión por el que se apliquen disposiciones adoptadas por las organizaciones regionales de ordenación pesquera de las que la Unión sea Parte contratante.
- (7) La última incorporación de las recomendaciones de la CICAA en materia de conservación y ejecución se llevó a cabo mediante los Reglamentos (CE) n.º 1936/2001 ⁽²⁾ y (CE) n.º 520/2007 ⁽³⁾ del Consejo.
- (8) La Recomendación de la CICAA relativa a un plan de recuperación plurianual para el atún rojo en el Atlántico este y Mediterráneo se aplicó mediante el Reglamento (UE) 2016/1627 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾. El presente Reglamento no se aplica a ese plan de recuperación plurianual.
- (9) A la hora de ejecutar esas recomendaciones, la Unión y los Estados miembros deben esforzarse por promover las actividades de pesca costera y la utilización de artes y técnicas de pesca que sean selectivos y que tengan pocas repercusiones en el medio ambiente, incluidos los artes y las técnicas utilizados en la pesca tradicional y artesanal, contribuyendo así a un nivel de vida digno en las economías locales.
- (10) La legislación de la Unión debe atenerse meramente a la incorporación de las recomendaciones de la CICAA, con el fin de garantizar la igualdad de condiciones entre los pescadores de la Unión y los de terceros países, y permitir la aceptación de las normas por todos.
- (11) Los actos delegados y los actos de ejecución previstos en el presente Reglamento no afectan a la incorporación de las futuras recomendaciones de la CICAA al Derecho de la Unión mediante el procedimiento legislativo ordinario.
- (12) A fin de incorporar rápidamente al Derecho de la Unión futuras modificaciones de las recomendaciones de la CICAA, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que respecta a la modificación de los anexos del presente Reglamento. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽⁵⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (13) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Procedimiento número 2015/0289 (COD), pendiente de publicación en el Diario Oficial.

⁽²⁾ Reglamento (CE) n.º 1936/2001 del Consejo, de 27 de septiembre de 2001, por el que se establecen medidas de control aplicables a las operaciones de pesca de determinadas poblaciones de peces altamente migratorias (DO L 263 de 3.10.2001, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 520/2007 del Consejo, de 7 de mayo de 2007, por el que se establecen medidas técnicas de conservación de determinadas poblaciones de peces de especies altamente migratorias y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 973/2001 (DO L 123 de 12.5.2007, p. 3).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) 2016/1627 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, relativo a un plan de recuperación plurianual para el atún rojo del Atlántico oriental y el Mediterráneo y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 302/2009 del Consejo (DO L 252 de 16.9.2016, p. 1).

⁽⁵⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽⁶⁾ 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).

- (14) A fin de garantizar el cumplimiento de la PPC, se han adoptado actos legislativos de la Unión para establecer un régimen de control, inspección y observancia, que incluye la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (en lo sucesivo, «INDNR»). En particular, el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo ⁽¹⁾ establece un régimen de la Unión de control, inspección y observancia de carácter global e integrado con el fin de garantizar el cumplimiento de todas las normas de la PPC. El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 404/2011 de la Comisión ⁽²⁾ establece las normas de desarrollo del Reglamento (CE) n.º 1224/2009. El Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo ⁽³⁾ establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca INDNR. Los Reglamentos mencionados ya aplican varias de las disposiciones establecidas en las recomendaciones de la CICAA. Por lo tanto, no es necesario incluir esas disposiciones en el presente Reglamento.
- (15) Las recomendaciones de la CICAA, junto con las normas aplicables establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1224/2009, permiten a los grandes buques palangreros pelágicos realizar transbordos en el mar en aguas no pertenecientes a la Unión dentro de la zona CICAA. No obstante, la Unión debe tratar esta cuestión de manera exhaustiva y sistemática en el marco de las organizaciones regionales de ordenación pesquera, a fin de extender a todas las aguas la prohibición de la Unión relativa al transbordo en el mar en aguas de la Unión.
- (16) El artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 introdujo la obligación de desembarque, desde el 1 de enero de 2015, para las pesquerías pelágicas (tanto grandes como pequeñas), las pesquerías de uso industrial y las pesquerías de salmón en el mar Báltico. No obstante, en virtud del artículo 15, apartado 2, de dicho Reglamento, la obligación de desembarque se entiende sin perjuicio de las obligaciones internacionales de la Unión, como las derivadas de las recomendaciones de la CICAA. En virtud de esa misma disposición, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados a efectos de incorporar dichas obligaciones internacionales al Derecho de la Unión, incluidas, en particular, las excepciones a la obligación de desembarque. En consecuencia, se permite el descarte en algunas pesquerías de las pesquerías pelágicas (tanto grandes como pequeñas) y de las pesquerías de uso industrial, en ciertas situaciones establecidas en el Reglamento Delegado (UE) 2015/98 de la Comisión ⁽⁴⁾.
- (17) El Reglamento (CE) n.º 1984/2003 del Consejo ⁽⁵⁾ establece programas de documentación estadística para el pez espada y el patudo, de conformidad con las correspondientes disposiciones de la CICAA. Dado que la CICAA ha adoptado nuevas disposiciones sobre programas estadísticos en relación con el transbordo en el mar, es conveniente modificar el Reglamento (CE) n.º 1984/2003 para incorporarlas al Derecho de la Unión.
- (18) En los últimos años se han modificado o derogado muchas recomendaciones de la CICAA. Por consiguiente, en aras de la claridad, la simplificación y la seguridad jurídica, es conveniente modificar los Reglamentos (CE) n.º 1936/2001 y (CE) n.º 520/2007.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece disposiciones de gestión, conservación y control relativas a la pesca de especies de peces altamente migratorias gestionadas por la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA).

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, por el que se establece un régimen de control de la Unión para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 847/96, (CE) n.º 2371/2002, (CE) n.º 811/2004, (CE) n.º 768/2005, (CE) n.º 2115/2005, (CE) n.º 2166/2005, (CE) n.º 388/2006, (CE) n.º 509/2007, (CE) n.º 676/2007, (CE) n.º 1098/2007, (CE) n.º 1300/2008 y (CE) n.º 1342/2008 y se derogan los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1627/94 y (CE) n.º 1966/2006 (DO L 343 de 22.12.2009, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011, que establece las normas de desarrollo del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo por el que se establece un régimen comunitario de control para garantizar el cumplimiento de las normas de la política pesquera común (DO L 112 de 30.4.2011, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, se modifican los Reglamentos (CEE) n.º 2847/93, (CE) n.º 1936/2001 y (CE) n.º 601/2004, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 1093/94 y (CE) n.º 1447/1999 (DO L 286 de 29.10.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento Delegado (UE) 2015/98 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativo a la aplicación de las obligaciones internacionales de la Unión, tal como se contempla en el artículo 15, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, en el marco del Convenio Internacional para la Conservación del Atún del Atlántico y el Convenio sobre la futura cooperación multilateral en los caladeros del Atlántico Noroccidental (DO L 16 de 23.1.2015, p. 23).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n.º 1984/2003 del Consejo, de 8 de abril de 2003, por el que se establece un régimen de control estadístico del pez espada y el patudo en la Comunidad (DO L 295 de 13.11.2003, p. 1).

*Artículo 2***Ámbito de aplicación**

El presente Reglamento es aplicable a:

- a) los buques pesqueros de la Unión y los buques de la Unión dedicados a la pesca recreativa, que faenen en la zona del Convenio de la CICAA y, en el caso de los transbordos, también fuera de la zona del Convenio de la CICAA si transbordan especies capturadas en dicha zona;
- b) los buques de terceros países que sean inspeccionados en los puertos de los Estados miembros y que transporten especies de la CICAA o productos de la pesca obtenidos a partir de estas especies, que no hayan sido previamente desembarcados o transbordados en un puerto;
- c) los buques pesqueros de terceros países y los buques de terceros países dedicados a la pesca recreativa, que faenen en aguas de la Unión.

*Artículo 3***Relación con otros actos de la Unión**

El presente Reglamento es aplicable sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores ⁽¹⁾ y en el Reglamento (UE) 2016/1627.

Las medidas establecidas en el presente Reglamento son aplicables además de las previstas en los Reglamentos (CE) n.º 1005/2008 y (CE) n.º 1224/2009.

*Artículo 4***Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «especies de la CICAA»: las especies enumeradas en el anexo I;
- 2) «atún tropical»: el patudo, el rabil y el listado;
- 3) «buque pesquero»: cualquier buque equipado para la explotación comercial de los recursos biológicos marinos o una almadraba de atún rojo;
- 4) «buque de captura»: un buque pesquero utilizado para la captura de recursos biológicos marinos;
- 5) «buque pesquero de la Unión»: un buque pesquero que enarbola pabellón de un Estado miembro y está matriculado en la Unión;
- 6) «autorización de pesca»: una autorización expedida a nombre de un buque pesquero de la Unión que le permite realizar actividades pesqueras específicas durante un período determinado, en una zona determinada o para una pesquería determinada, en unas condiciones concretas;
- 7) «autorización especial de pesca»: una autorización expedida a nombre de un buque pesquero de la Unión que le permite realizar actividades pesqueras específicas con artes de pesca específicos durante un período determinado, en una zona determinada o para una pesquería determinada, en unas condiciones concretas;
- 8) «transbordo»: el traslado de una parte o de la totalidad de los productos de la pesca de un buque a otro;
- 9) «pesca recreativa»: las actividades pesqueras no comerciales que exploten recursos biológicos marinos con fines recreativos, turísticos o deportivos;
- 10) «datos de la Tarea I»: los datos definidos como pertenecientes a la Tarea I por la CICAA en el «Manual de operaciones para las estadísticas y el muestreo de túnidos y especies afines en el Océano Atlántico»;
- 11) «datos de la Tarea II»: los datos definidos como pertenecientes a la Tarea II por la CICAA en el «Manual de operaciones para las estadísticas y el muestreo de túnidos y especies afines en el Océano Atlántico»;
- 12) «PCC»: las Partes contratantes del Convenio de la CICAA y las partes, entidades o entidades pesqueras no contratantes colaboradoras;
- 13) «zona del Convenio de la CICAA»: todas las aguas del Océano Atlántico y de sus mares adyacentes;

⁽¹⁾ Procedimiento número 2015/0289 (COD), pendiente de publicación en el Diario Oficial.

- 14) «acuerdo de colaboración de pesca sostenible»: un acuerdo internacional tal como se define en el artículo 4, apartado 1, punto 37, del Reglamento (UE) n.º 1380/2013;
- 15) «eslora del buque»: la distancia medida en línea recta desde el extremo anterior de la proa hasta el extremo posterior de la popa;
- 16) «grandes buques palangreros pelágicos»: los buques palangreros pelágicos de más de 24 metros de eslora total;
- 17) «grandes buques pesqueros»: los buques pesqueros de más de 20 metros de eslora total;
- 18) «grandes buques de captura»: los buques de captura de más de 20 metros de eslora total;
- 19) «registro de la CICAA de grandes buques pesqueros»: la lista, mantenida por la Secretaría de la CICAA, de los grandes buques pesqueros autorizados a capturar especies de la CICAA en la zona del Convenio de la CICAA;
- 20) «buque de apoyo»: un buque, a excepción de las embarcaciones que se lleven a bordo, que no está equipado con un arte de pesca operativo y que se utiliza para facilitar o preparar actividades pesqueras o prestar asistencia para ellas, entre otras cosas aportando suministros a un buque de captura;
- 21) «buque de transporte»: un buque de apoyo que realiza transbordos y recibe especies de la CICAA de un gran buque palangrero pelágico;
- 22) «registro de la CICAA de buques de transporte»: la lista, mantenida por la Secretaría de la CICAA, de buques autorizados a recibir transbordos en el mar de grandes buques palangreros pelágicos en la zona del Convenio de la CICAA;
- 23) «registro de la CICAA de buques autorizados a pescar atunes tropicales»: la lista, mantenida por la Secretaría de la CICAA, de los grandes buques pesqueros autorizados a pescar, mantener a bordo, transbordar, transportar, transformar o desembarcar atunes tropicales en la zona del Convenio de la CICAA;
- 24) «dispositivo de concentración de peces» (DCP): cualquier equipo que flota en la superficie del mar y que se despliega con el objetivo de atraer a los peces;
- 25) «pesca INDNR»: las actividades pesqueras definidas en el artículo 2, punto 1, del Reglamento (CE) n.º 1005/2008;
- 26) «lista INDNR de la CICAA»: lista de los buques que la CICAA considera que han participado en actividades de pesca INDNR;
- 27) «palangre»: un aparejo formado por un cordel principal (madre) con numerosos ramales (brazoladas) de longitud y espaciamiento variables, según la especie que se pretende pescar, y un anzuelo en el extremo de cada uno de los ramales;
- 28) «red de cerco de jareta»: cualquier red de cerco cuyo fondo se recoge mediante una jareta, situada en la parte inferior de la red, que pasa a través de una serie de anillas a lo largo del burlón, permitiendo a la red fruncirse y cerrarse;
- 29) «anzuelo»: un arponcillo curvo de acero.

TÍTULO II

MEDIDAS DE GESTIÓN, CONSERVACIÓN Y CONTROL EN RELACIÓN CON DETERMINADAS ESPECIES

CAPÍTULO I

Atunes tropicales

Artículo 5

Limitación del número de grandes buques de captura de la Unión que pescan patudo

El número y la capacidad total en arqueo bruto (GT) de los grandes buques de captura de la Unión que pescan patudo en la zona del Convenio de la CICAA se determinará:

- a) como la media del número y la capacidad en GT de los buques de captura de la Unión que pescaban patudo en la zona del Convenio de la CICAA durante el período de 1991 a 1992, y
- b) en función de la limitación del número de buques de captura de la Unión que pescaban patudo en 2005 que se notificó a la CICAA el 30 de junio de 2005.

*Artículo 6***Autorizaciones específicas para grandes buques de captura de atunes tropicales y para los buques de apoyo**

1. Los Estados miembros expedirán autorizaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores ⁽¹⁾, a los grandes buques de captura que enarbolen su pabellón para que puedan pescar atunes tropicales en la zona del Convenio de la CICAA.
2. Los Estados miembros expedirán autorizaciones a los buques de apoyo que enarbolen su pabellón y que se utilicen para cualquier tipo de apoyo a los buques a que se hace referencia en el apartado 1.

*Artículo 7***Registro de la CICAA de buques autorizados a pescar atunes tropicales**

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión sin demora, a más tardar en 30 días, cualquier evento que requiera una adición, una supresión o una modificación del registro de la CICAA de buques autorizados a pescar atunes tropicales. La Comisión transmitirá esta información a la Secretaría de la CICAA sin demora, a más tardar en 45 días a partir de la fecha de dicho evento.
2. Los grandes buques pesqueros que no figuren en el registro de la CICAA de buques autorizados a pescar atunes tropicales no estarán autorizados a pescar, mantener a bordo, transbordar, transportar, transferir, transformar o desembarcar atunes tropicales de la zona del Convenio de la CICAA. En tales casos, no será aplicable el artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.

*Artículo 8***Lista de buques que pescan atunes tropicales en un año concreto**

Los Estados miembros presentarán a la Comisión, a más tardar el 30 de junio de cada año, la lista de buques autorizados que enarbolen su pabellón y que hayan pescado atunes tropicales en la zona del Convenio de la CICAA en el año civil anterior. A más tardar el 31 de julio de cada año, la Comisión notificará a la CICAA las listas recibidas de los Estados miembros.

*Artículo 9***Planes de gestión por lo que respecta a los dispositivos de concentración de peces**

1. Por lo que respecta a los buques de captura con redes de cerco de jareta y de cebo vivo, que pescan atunes tropicales en asociación con dispositivos de concentración de peces (en lo sucesivo, «DCP»), los Estados miembros presentarán a la Comisión, a más tardar el 31 de diciembre de cada año, planes de gestión del uso de esos DCP por buques que enarbolen su pabellón. La Comisión transmitirá esa información a la Secretaría de la CICAA a más tardar el 31 de enero del año siguiente.
2. El objetivo de los planes de gestión a que se refiere el apartado 1 consistirá en:
 - a) mejorar los conocimientos acerca de las características de los DCP y de las boyas, de la pesca con DCP, incluido el esfuerzo pesquero, y de los efectos que tienen en las especies que son objetivo de pesca y en las demás;
 - b) gestionar eficazmente el despliegue y la recuperación de DCP y balizas y sus posibles pérdidas;
 - c) reducir y limitar las repercusiones de los DCP y de la pesca con DCP en el ecosistema, lo que incluye, cuando sea pertinente, actuaciones relativas a los diferentes componentes de la mortalidad por pesca (p. ej., número de DCP desplegados, incluido el número de lances con DCP realizados por los buques con redes de cerco de jareta, capacidad de pesca y número de buques de apoyo).
3. Los planes de gestión a que se refiere el apartado 1 deberán contener la información establecida en el anexo II.
4. Los Estados miembros velarán por que no haya activas en ningún momento más de 500 boyas instrumentales por cada buque con redes de cerco de jareta que enarbole su pabellón y pesque atunes tropicales en asociación con DCP.

⁽¹⁾ Procedimiento número 2015/0289 (COD), pendiente de publicación en el Diario Oficial.

*Artículo 10***Requisitos relativos a los DCP**

1. Los DCP deberán cumplir los requisitos siguientes:
 - a) la estructura superficial del DCP no estará cubierta por ningún material, o bien solamente con un material que represente un riesgo mínimo de enmallamiento de especies de captura fortuita, y
 - b) los componentes que se encuentren bajo la superficie contendrán exclusivamente material que no produzca enmallamiento de especies de captura fortuita.
2. A la hora de diseñar los DCP, se dará prioridad, de ser posible, a los materiales biodegradables, con el fin de eliminar progresivamente hasta 2018 los DCP no biodegradables.
3. Los Estados miembros informarán a la Comisión, como parte del informe anual mencionado en el artículo 71, sobre las medidas tomadas para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en los apartados 1 y 2 del presente artículo. La Comisión transmitirá esta información a la Secretaría de la CICA.

*Artículo 11***Información sobre los DCP transmitida por los buques**

1. Por cada despliegue de un DCP, los buques de captura con redes de cerco de jareta y de cebo vivo de la Unión, así como los buques de apoyo de la Unión, recogerán y transmitirán la información y los datos siguientes:
 - a) la posición del DCP;
 - b) la fecha de despliegue del DCP;
 - c) el tipo de DCP (DCP fondeado o DCP artificial a la deriva);
 - d) el identificador del DCP (es decir, marcado del DCP o identificación de la baliza, tipo de boya, por ejemplo, boya simple o con una ecosonda), o cualquier información que permita identificar al propietario;
 - e) las características del diseño del DCP (dimensiones y material de la parte flotante y de la estructura colgante sumergida, así como características de la estructura colgante sumergida por lo que respecta al enmallamiento).
2. Cada vez que se haga una visita a un DCP, tanto si la sigue un lance como si no, los buques de captura con redes de cerco de jareta y de cebo vivo de la Unión, así como los buques de apoyo de la Unión, recogerán y transmitirán la información siguiente:
 - a) el tipo de visita (izada, recogida o intervención en los equipos electrónicos);
 - b) la posición del DCP;
 - c) la fecha de visita;
 - d) el tipo de DCP (DCP fondeado, DCP natural a la deriva o DCP artificial a la deriva);
 - e) el identificador del DCP (es decir, marcado del DCP o identificación de la baliza) o cualquier información que permita identificar al propietario;
 - f) si la visita va seguida de un lance, los resultados de este en términos de capturas y capturas accesorias, tanto si se retienen como si se descartan, vivas o muertas, o, si la visita no va seguida de un lance, la razón de ello (por ejemplo, que no haya suficientes peces o que los peces sean muy pequeños).
3. Cada vez que se pierda un DCP, los buques de captura de redes de cerco de jareta y de cebo vivo de la Unión, así como todos los buques de apoyo de la Unión, recogerán y transmitirán la información siguiente:
 - a) la última posición registrada;
 - b) la fecha de la última posición registrada;
 - c) el identificador del DCP (es decir, marcado del DCP o identificación de la baliza) o cualquier información que permita identificar al propietario.
4. Los buques pesqueros de la Unión mantendrán una lista de los DCP desplegados, actualizada trimestralmente y que contendrá, como mínimo, la información que se indica en el anexo III.

*Artículo 12***Información sobre los DCP presentada por los Estados miembros**

Anualmente, quince días antes de que finalice el plazo establecido por la CICAA para el año en cuestión, los Estados miembros presentarán a la Comisión la siguiente información, con el fin de que esté a disposición de la Secretaría de la CICAA:

- a) el número de DCP realmente desplegados, cada trimestre, por tipo de DCP, indicando la presencia o la ausencia de una baliza, una boya o una ecosonda con el DCP;
- b) el número y el tipo de balizas o boyas (por ejemplo, radio, con ecosonda) realmente desplegadas, cada trimestre;
- c) el número medio de balizas o boyas activas, cada trimestre, que cada buque haya seguido;
- d) el número medio de DCP activos perdidos, cada trimestre;
- e) para cada buque de apoyo, el número de días pasados en el mar, por cuadrícula de 1°, mes y Estado miembro del pabellón.

*Artículo 13***Cuadernos diarios**

Los Estados miembros velarán por que:

- a) los cuadernos diarios de pesca electrónicos y en papel, así como, si ha lugar, los cuadernos diarios de los DCP, se recojan y se pongan a disposición de los científicos de la Unión rápidamente;
- b) los datos de la Tarea II transmitidos a la Comisión de conformidad con el artículo 50 incluyan la información recogida en los cuadernos diarios de pesca o de los DCP, si ha lugar.

*Artículo 14***Veda espacio-temporal en relación con la protección de los juveniles**

1. Quedan prohibidas las actividades destinadas a la captura de atunes tropicales, o de apoyo a esta, en asociación con objetos que puedan afectar a la concentración de peces, incluidos los DCP:

- a) del 1 de enero al 28 de febrero de cada año, y
- b) en la zona delimitada como sigue:
 - límite septentrional: paralelo 5° de latitud norte,
 - límite meridional: paralelo 4° de latitud sur,
 - límite occidental: meridiano 20° de longitud oeste,
 - límite oriental: la costa africana.
2. La prohibición mencionada en el apartado 1 incluirá:
 - a) el plantado de cualquier objeto flotante, con o sin boyas;
 - b) la pesca alrededor o debajo de objetos artificiales, o en asociación con estos, incluidos los buques;
 - c) la pesca alrededor o debajo de objetos naturales o en asociación con estos;
 - d) el remolque de objetos flotantes desde el interior hacia el exterior de la zona.

3. Cada Estado miembro cuyos buques faenen en la zona geográfica de la veda espacio-temporal:

- a) tomará las medidas adecuadas para garantizar que tengan un observador a bordo todos los buques que enarboles su pabellón, incluidos los buques de apoyo, cuando realicen actividades pesqueras durante la veda espacio-temporal a que se refiere el apartado 1 del presente artículo. El programa de observadores cumplirá lo dispuesto en el anexo IV del presente Reglamento, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 73 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009;
- b) presentará la información recogida por los observadores mencionados en la letra a), con frecuencia anual, a más tardar el 30 de junio, a la Comisión, que la notificará a la CICAA a más tardar el 31 de julio;
- c) tomará las medidas adecuadas contra los buques pesqueros que enarboles su pabellón que no cumplan la veda espacio-temporal a que se refiere el apartado 1;
- d) presentará a la Comisión un informe sobre el cumplimiento de la veda espacio-temporal, como parte del informe anual mencionado en el artículo 71.

*Artículo 15***Pesca de atunes tropicales en determinadas aguas portuguesas**

Queda prohibido mantener a bordo cualquier cantidad de atún tropical capturado con redes de cerco de jareta en aguas bajo la soberanía o la jurisdicción de Portugal en la subzona CIEM X al norte de 36°30' N, o en las zonas CPACO al norte de 31° N y al este de 17°30' W, o bien pretender capturar estas especies con dichos artes en las zonas mencionadas. En tales casos, no será aplicable el artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.

*Artículo 16***Identificación de la pesca INDNR**

En caso de que el secretario ejecutivo de la CICAA notifique a la Comisión una posible infracción por buques pesqueros de la Unión de lo establecido en el artículo 7, apartado 2, y el artículo 14, apartados 1 y 2, la Comisión informará sin demora al Estado miembro del pabellón. Dicho Estado miembro procederá inmediatamente a investigar la situación y, si el buque está pescando en asociación con objetos que pudieran afectar a la concentración de peces, incluidos los DCP, pedirá al buque que deje de pescar y, si es necesario, que abandone la zona sin demora. El Estado miembro del pabellón informará sin demora a la Comisión acerca de los resultados de su investigación y de las medidas correspondientes que haya tomado. La Comisión transmitirá esa información al Estado ribereño y al secretario ejecutivo de la CICAA.

*CAPÍTULO II***Atún blanco del Atlántico norte***Artículo 17***Limitación del número de buques**

El número máximo de buques de captura de la Unión dedicados a la pesca de atún blanco del Atlántico norte en la zona del Convenio de la CICAA será la media del número de buques de captura de la Unión que se dedicaba a la pesca de atún blanco del Atlántico norte durante el período de 1993 a 1995.

*CAPÍTULO III***Pez espada***Sección 1***Pez espada del Atlántico***Artículo 18***Planes de gestión del pez espada del Atlántico norte**

Los Estados miembros a los que se haya asignado una cuota y cuyos buques pesquen pez espada del Atlántico norte presentarán a la Comisión sus planes de gestión a más tardar el 15 de agosto de cada año. La Comisión remitirá esa información a la Secretaría de la CICAA a más tardar el 15 de septiembre de cada año.

*Artículo 19***Talla mínima del pez espada del Atlántico norte**

1. Queda prohibido capturar, mantener a bordo o transbordar, desembarcar, transportar, almacenar, exponer o poner a la venta, vender o comercializar pez espada de menos de 25 kg de peso vivo o, como alternativa, con una longitud desde la mandíbula inferior a la horquilla de menos de 125 cm. En tales casos, no será aplicable el artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.
2. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, las capturas accidentales de un máximo del 15 % de pez espada con un peso inferior a 25 kg de peso vivo, o con una longitud desde la mandíbula inferior a la horquilla de menos de 125 cm, se podrán mantener a bordo, transbordar, transferir, desembarcar, transportar, almacenar, vender, exponer o poner a la venta.
3. La tolerancia del 15 % mencionada en el apartado 2 se calculará a partir del número de peces espada por desembarque de la captura total de pez espada del buque.

Sección 2

Pez espada del Mediterráneo*Artículo 20***Buques autorizados a pescar pez espada del Mediterráneo**

1. Los Estados miembros expedirán autorizaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores ⁽¹⁾, para la pesca de pez espada del Mediterráneo.
2. A más tardar el 8 de enero de cada año, los Estados miembros presentarán a la Comisión, en el formato indicado en las Directrices para presentar los datos y la información requeridos por la CICAA:
 - a) una lista de los buques de captura que enarboleden su pabellón y estén autorizados a pescar pez espada del Mediterráneo;
 - b) una lista de los buques que hayan autorizado a pescar pez espada del Mediterráneo en el marco de la pesca recreativa.
3. La Comisión transmitirá la información a la que se refiere el apartado 2, letras a) y b), a la Secretaría de la CICAA a más tardar el 15 de enero de cada año.
4. Los Estados miembros notificarán a la Comisión sin demora, a más tardar en 30 días, cualquier adición, supresión o modificación de las listas de los buques a que se refiere el apartado 2, letras a) y b). La Comisión transmitirá esa información a la Secretaría de la CICAA sin demora, a más tardar en 45 días a partir de la fecha de la adición, supresión o modificación de dichas listas.

*Artículo 21***Capturas accesorias**

Los buques de captura de la Unión que no figuren en la lista a que hace referencia el artículo 20, apartado 2, letra a), no estarán autorizados a capturar, mantener a bordo, transbordar, transportar, transformar o desembarcar pez espada cuando supere el 5 % del total de capturas a bordo en peso o número de ejemplares o en ambos.

*Artículo 22***Autorización especial de pesca**

1. Los buques de captura de la Unión que figuren en la lista de buques del artículo 20, apartado 2, letra a), y que utilicen arpones o palangres deberán disponer de una autorización especial de pesca.
2. A más tardar el 30 de junio de cada año, los Estados miembros presentarán a la Comisión, por vía electrónica, la lista de las autorizaciones a que se refiere el apartado 1 y expedidas para el año anterior. La Comisión transmitirá esa información a la Secretaría de la CICAA a más tardar el 31 de julio de cada año.

*Artículo 23***Temporadas de veda**

1. Entre el 1 y el 31 de marzo y entre el 1 de octubre y el 30 de noviembre de cada año queda prohibido capturar pez espada del Mediterráneo (bien como especie objetivo de la pesca o como captura accesorias), conservarlo a bordo, transbordarlo o desembarcarlo.
2. Los Estados miembros supervisarán la eficacia de la veda y presentarán a la Comisión, a más tardar el 15 de agosto de cada año toda la información pertinente sobre los controles y las inspecciones apropiados que se hayan realizado para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1. La Comisión transmitirá esa información a la Secretaría de la CICAA al menos dos meses antes de la reunión anual de la CICAA.

*Artículo 24***Talla mínima del pez espada del Mediterráneo**

1. Únicamente podrán mantenerse a bordo, transbordarse, desembarcarse y transportarse ejemplares enteros de pez espada, sin eliminación de ninguna parte externa, o bien ejemplares eviscerados y sin branquias.

⁽¹⁾ Procedimiento número 2015/0289 (COD), pendiente de publicación en el Diario Oficial.

2. Queda prohibido capturar, mantener a bordo, transbordar, desembarcar, transportar, almacenar, exponer o poner a la venta peces espada del Mediterráneo que midan menos de 90 cm desde la mandíbula inferior a la horquilla o, como alternativa, que pesen menos de 10 kg de peso vivo o de 9 kg de peso eviscerados y sin branquias, o de 7,5 kg de peso neto (sin branquias, eviscerados, sin aletas y parcialmente descabezados).
3. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 2, las capturas accidentales de pez espada del Mediterráneo que no alcance la talla mínima establecida en dicho apartado podrán mantenerse a bordo, transbordarse, desembarcarse, transportarse, almacenarse, exponerse o ponerse a la venta siempre que no superen el 5 % en peso o en número de ejemplares por desembarque de las capturas totales de pez espada del Mediterráneo a bordo del buque.

Artículo 25

Especificaciones técnicas de los artes de pesca para buques autorizados a pescar pez espada del Mediterráneo

1. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 1967/2006 del Consejo ⁽¹⁾, el número máximo de anzuelos que pueden calarse o llevarse a bordo de buques dedicados a la pesca de pez espada del Mediterráneo se establecerá en 2 800 anzuelos.
2. Además del número máximo a que hace referencia el apartado 1, podrá autorizarse a bordo una segunda serie de anzuelos aparejados para mareas superiores a dos días siempre que estén debidamente amarrados y estibados en las cubiertas inferiores, de modo que no puedan utilizarse fácilmente.
3. El anzuelo no podrá tener menos de 7 cm de altura.
4. La longitud de los palangres pelágicos no podrá superar las 30 millas náuticas (55,56 km).

Artículo 26

Obligación de comunicación de información en relación con el pez espada del Mediterráneo

1. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, a más tardar el 30 de junio de cada año, la siguiente información relativa a los buques de captura que enarbolan su pabellón que hayan sido autorizados a realizar actividades pesqueras con palangres pelágicos o con arpón para capturar pez espada del Mediterráneo durante el año anterior:
 - a) información sobre el buque de captura:
 - i) nombre del buque (si no se conoce, se indicará el número de registro sin las iniciales del país),
 - ii) número de registro de la flota pesquera de la Unión (*Union Fleet Register number*) tal como se define en el anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/218 de la Comisión ⁽²⁾,
 - iii) número de registro de la CICAA;
 - b) información relativa a las actividades de pesca, basada en un muestreo o en la totalidad de la flota:
 - i) períodos de pesca y número total anual de días de pesca del buque, por especie objetivo y por zona,
 - ii) zonas geográficas, por cuadrículas estadísticas de la CICAA, de las actividades pesqueras realizadas por el buque, por especie objetivo y por zona,
 - iii) tipo de buque, por especie objetivo y por zona,
 - iv) número de anzuelos utilizados por el buque, por especie objetivo y por zona,
 - v) número de unidades de palangre utilizadas por el buque, por especie objetivo y por zona,
 - vi) longitud total de todas las unidades de palangre del buque, por especie objetivo y por zona;
 - c) datos sobre las capturas, en la menor escala espacio-temporal posible:
 - i) distribuciones por talla y, si es posible, por edad de las capturas,
 - ii) capturas y composición de las capturas por buque,
 - iii) esfuerzo pesquero (media de días de pesca por buque, número medio de anzuelos por buque, media de unidades de palangre por buque y longitud total media de los palangres por buque).
2. La información a que se refiere el apartado 1 se presentará en el formato establecido por la CICAA.
3. La Comisión remitirá la información a la que se refiere el apartado 1 a la Secretaría de la CICAA a más tardar el 31 de julio de cada año.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 1967/2006 del Consejo, de 21 de diciembre de 2006, relativo a las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el mar Mediterráneo y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 2847/93 y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1626/94 (DO L 409 de 30.12.2006, p. 11).

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/218 de la Comisión, de 6 de febrero de 2017, relativo al registro de la flota pesquera de la Unión (DO L 34 de 9.2.2017, p. 9).

CAPÍTULO IV

Agujas azules y agujas blancas del Atlántico

Artículo 27

Liberación de agujas azules y agujas blancas capturadas vivas

1. Como excepción a lo dispuesto en el artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1380/2013, a medida que los Estados miembros vayan acercándose a sus respectivas cuotas, se asegurarán de que los buques que enarbolan su pabellón liberen todas las agujas azules (*Makaira nigricans*) y las agujas blancas (*Tetrapturus albidus*) que estén vivas en el momento de izarlas a bordo.
2. Los Estados miembros a que se refiere el apartado 1 tomarán las medidas adecuadas para garantizar que las agujas azules y las agujas blancas sean liberadas de tal manera que maximicen sus posibilidades de supervivencia.

Artículo 28

Desembarque de agujas azules y agujas blancas más allá de las posibilidades de pesca

Los Estados miembros que hayan agotado su cuota garantizarán que no se vendan ni se comercialicen los desembarques de ejemplares de aguja azul y aguja blanca que estén muertos al acercarlos al costado del buque. Estos desembarques no se descontarán de los límites de capturas de dicho Estado miembro como dispone el apartado 1 de la Recomendación 2015-05 de la CICAA, siempre que dicha prohibición se explique claramente en el informe anual al que se refiere el artículo 71 del presente Reglamento.

Artículo 29

Pesca recreativa de aguja azul y aguja blanca

1. Los Estados miembros cuyos buques realicen actividades de pesca recreativa de aguja azul y aguja blanca mantendrán una cobertura de observadores científicos del 5 % de los desembarques de los campeonatos de pesca de aguja azul y aguja blanca.
2. En la pesca recreativa de aguja azul, se aplicará una talla mínima de conservación de 251 cm de longitud desde la mandíbula inferior a la horquilla.
3. En la pesca recreativa de aguja blanca, se aplicará una talla mínima de conservación de 168 cm de longitud desde la mandíbula inferior a la horquilla.
4. Queda prohibido vender o poner a la venta cualquier parte o carcasa entera de ejemplares de aguja azul o aguja blanca que se hayan capturado en actividades de pesca recreativa.

CAPÍTULO V

Tiburones

Artículo 30

Disposiciones generales

1. En las pesquerías que no estén dirigidas a la pesca de tiburones, se liberarán los tiburones vivos que sean capturados de forma accidental y que no se utilicen para alimentación o subsistencia.
2. Los Estados miembros llevarán a cabo, cuando sea posible, investigaciones sobre las especies de tiburones capturadas en la zona del Convenio de la CICAA con el fin de mejorar la selectividad de los artes de pesca, identificar posibles zonas de cría y estudiar posibles vedas espacio-temporales y otras medidas, según proceda. En estas investigaciones se facilitará información sobre los parámetros biológicos y ecológicos clave, el ciclo vital y los rasgos de comportamiento, así como sobre la identificación de posibles zonas de apareamiento, nacimiento y cría.

Artículo 31

Marrajos sardineros (*Lamna nasus*)

1. Queda prohibido mantener a bordo, transbordar o desembarcar cualquier parte o carcasa entera de ejemplares de marrajo sardinero capturados en asociación con las pesquerías de la CICAA.
2. Los buques de captura de la Unión liberarán con rapidez, sin causarles daño, los marrajos sardineros capturados en asociación con las pesquerías de la CICAA cuando sean acercados al costado del buque.

Artículo 32

Zorros ojones (*Alopias superciliosus*)

1. Queda prohibido mantener a bordo, transbordar o desembarcar cualquier parte o carcasa entera de ejemplares de zorro ojón capturados en asociación con las pesquerías de la CICA.
2. Los buques de captura de la Unión liberarán con rapidez, sin causarles daño, los zorros ojones capturados en asociación con las pesquerías de la CICA cuando sean acercados al costado del buque.

Artículo 33

Marrajos (*Isurus oxyrinchus*)

Los Estados miembros adoptarán las medidas adecuadas para reducir la mortalidad por pesca en la actividad pesquera dirigida al marrajo y comunicarán a la Comisión, como parte del informe anual mencionado en el artículo 71, los progresos realizados.

Artículo 34

Tiburones oceánicos (*Carcharhinus longimanus*)

1. Queda prohibido mantener a bordo, transbordar o desembarcar cualquier parte o carcasa entera de ejemplares de tiburón oceánico capturados en asociación con las pesquerías de la CICA.
2. Los buques de captura de la Unión liberarán con rapidez, sin causarles daño, los tiburones oceánicos capturados en asociación con las pesquerías de la CICA cuando sean acercados al costado del buque.

Artículo 35

Tiburones martillo

1. Queda prohibido mantener a bordo, transbordar o desembarcar cualquier parte o carcasa entera de ejemplares de tiburón martillo de la familia *Sphyrnidae* (excepto *Sphyrna tiburo*) capturados en asociación con las pesquerías de la CICA.
2. Los buques de captura de la Unión liberarán con rapidez, sin causarles daño, los tiburones martillo capturados en asociación con las pesquerías de la CICA cuando sean acercados al costado del buque.

Artículo 36

Tiburones jaquetones (*Carcharhinus falciformis*)

1. Queda prohibido mantener a bordo, transbordar o desembarcar cualquier parte o carcasa entera de ejemplares de tiburón jaquetón capturados en asociación con las pesquerías de la CICA.
2. Los buques de captura de la Unión liberarán con rapidez, sin causarles daño, los tiburones jaquetones capturados en asociación con las pesquerías de la CICA, a más tardar antes de colocar la captura en las bodegas de pescado, teniendo debidamente en cuenta la seguridad de los miembros de la tripulación.
3. Los buques con redes de cerco de jareta de la Unión que faenen en pesquerías de la CICA tomarán medidas adicionales para aumentar la tasa de supervivencia de los tiburones jaquetones que se capturen de forma accidental. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, como parte del informe anual mencionado en el artículo 71, los progresos realizados.

Artículo 37

Muestreo de especies de tiburones por parte de observadores científicos y otras personas autorizadas

1. Como excepción a lo dispuesto en cuanto a la prohibición de mantener a bordo marrajos sardineros, zorros ojones, tiburones oceánicos, tiburones martillo (de la familia *Sphyrnidae*, excepto *Sphyrna tiburo*) y tiburones jaquetones, tal como se establece en los artículos 31, 32, 34, 35 y 36, se permitirá la recogida de muestras biológicas durante las operaciones de pesca comercial por observadores científicos o personas autorizadas a tal efecto por las PCC en las siguientes condiciones:
 - a) las muestras biológicas se recogerán únicamente de animales muertos al izarlos;

- b) las muestras biológicas se tomarán en el marco de un proyecto de investigación notificado al Comité Permanente de Investigación y Estadísticas de la CICAA y elaborado teniendo en cuenta las prioridades de investigación recomendadas de dicho Comité. El proyecto de investigación debería incluir un documento detallado que describa el propósito del proyecto, las metodologías que se van a utilizar, el número y tipo de muestras que se quiere recopilar, y la distribución espacio-temporal del muestreo;
 - c) las muestras biológicas se mantendrán a bordo hasta el puerto de desembarque o de transbordo, y
 - d) la autorización del Estado miembro del pabellón o, en el caso de los buques fletados, de la PCC del fletamento y el Estado miembro del pabellón, deberá acompañar a todas las muestras recogidas con arreglo al presente artículo hasta el último puerto de desembarque. Quedan prohibidas la comercialización y la venta de dichas muestras y de las demás partes de los especímenes de tiburón muestreados.
2. Las muestras biológicas a que se refiere el apartado 1 podrán incluir, en particular, vértebras, tejidos, aparatos reproductores, estómagos, muestras de piel, válvulas espirales, mandíbulas, peces enteros o esqueletos para estudios taxonómicos e inventarios de fauna.
 3. La campaña de toma de muestras solamente podrá iniciarse una vez que el Estado miembro correspondiente haya expedido la autorización.

CAPÍTULO VI

Aves marinas

Artículo 38

Medidas de mitigación para las aves marinas en la zona comprendida entre 20° sur y 25° sur

1. Todos los buques que pesquen entre 20° sur y 25° sur llevarán y utilizarán líneas y postes espantapájaros («tori») que cumplan los requisitos y las directrices adicionales que se establecen en el anexo V.
2. Las líneas espantapájaros se instalarán antes de que los palangres entren en el agua en todos los casos.
3. Cuando sea viable, se utilizará un segundo poste y línea espantapájaros cuando haya mucha abundancia o actividad de aves.
4. Todos los buques llevarán líneas espantapájaros de reserva listas para su uso inmediato.
5. Los buques palangreros que pesquen pez espada con palangres de monofilamento estarán exentos de los requisitos establecidos en los apartados 1, 2 y 3, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:
 - a) los palangres se calarán por la noche, definiéndose la noche como el período comprendido entre el crepúsculo y el amanecer náutico según lo establecido en el almanaque náutico de crepúsculo/amanecer para la posición geográfica de pesca, y
 - b) se utilizará un eslabón giratorio con un peso mínimo de 60 g situado a una distancia máxima de 3 m del anzuelo para lograr unos índices óptimos de inmersión.

Los Estados miembros del pabellón de los buques a los que se aplique la exención que se recoge en el párrafo primero informarán a la Comisión de los resultados científicos que hayan obtenido gracias a su cobertura de observadores de esos buques.

Artículo 39

Medidas de mitigación para las aves marinas en la zona situada al sur de 25° sur

Los buques palangreros aplicarán al menos dos de las medidas de mitigación siguientes con arreglo a los requisitos y directrices adicionales que se establecen en el anexo V:

- a) calado nocturno con iluminación mínima en cubierta;
- b) líneas espantapájaros («líneas tori»);
- c) pesos en la línea.

Artículo 40

Obligación de comunicación de información en relación con las aves marinas

1. Los buques palangreros recopilarán y suministrarán al Estado miembro del pabellón información sobre las interacciones con las aves marinas, incluidas las capturas accidentales. Los Estados miembros remitirán esa información a la Comisión a más tardar el 30 de junio de cada año. La Comisión transmitirá esa información a la Secretaría de la CICAA sin demora.
2. Los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la aplicación de las medidas establecidas en los artículos 38 y 39, y sobre los progresos de la aplicación del plan de acción de la Unión para la reducción de las capturas accidentales de aves marinas en los artes de pesca.

CAPÍTULO VII

Tortugas marinas

Artículo 41

Disposiciones generales en relación con las tortugas marinas

1. Los buques con redes de cerco de jareta evitarán cercar a las tortugas marinas y liberarán las tortugas marinas que queden cercadas o enredadas, también en los DCP. Comunicarán al correspondiente Estado miembro del pabellón las interacciones entre las redes de cerco con jareta o los DCP y las tortugas marinas.
2. Los buques palangreros pelágicos llevarán y utilizarán equipos seguros de manipulación, separación y liberación, capaces de liberar las tortugas marinas de manera que se maximicen sus posibilidades de supervivencia.
3. Los pescadores de buques palangreros pelágicos utilizarán los equipos a los que se refiere el apartado 2 de conformidad con lo dispuesto en el anexo VI, para maximizar las posibilidades de supervivencia de las tortugas marinas.
4. Los Estados miembros formarán a los pescadores de buques palangreros pelágicos en técnicas de manipulación segura y liberación.

Artículo 42

Obligación de comunicación de información en relación con las tortugas marinas

1. Los Estados miembros recopilarán y transmitirán a la Comisión, a más tardar el 30 de junio de cada año, la información sobre las interacciones de sus buques con tortugas marinas en pesquerías de la CICAA, por tipo de arte. La Comisión transmitirá esa información a la Secretaría de la CICAA a más tardar el 31 de julio de cada año. Dicha información incluirá los elementos siguientes:
 - a) porcentajes de capturas, características de los artes, fecha y hora, ubicación, especies objetivo y categoría de eliminación (es decir, ejemplares descartados muertos o liberados vivos);
 - b) un desglose de las interacciones por especie de tortuga marina, y
 - c) la forma en que las tortugas se enganchan en el anzuelo o se enredan (también en los DCP), el tipo de cebo, el tamaño y tipo de anzuelo, así como la talla del ejemplar.
2. Los Estados miembros informarán a la Comisión, como parte del informe anual mencionado en el artículo 71, acerca de la aplicación del artículo 41 y sobre otras medidas pertinentes que se hayan tomado para aplicar, en lo que se refiere a las pesquerías de la CICAA, las Directrices para reducir la mortalidad de las tortugas marinas en las operaciones de pesca, publicadas en 2010 por la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

CAPÍTULO VIII

Posibilidades de pesca de atún rojo y pez espada

Artículo 43

Principio general

De conformidad con el artículo 17 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013, al asignar las posibilidades de pesca de atún rojo y pez espada que tengan a su disposición, los Estados miembros aplicarán criterios transparentes y objetivos, incluidos los de índole medioambiental, social y económica, y también se esforzarán por distribuir equitativamente las cuotas nacionales entre los distintos segmentos de flota prestando atención especial a la pesca tradicional y artesanal, y por ofrecer incentivos a los buques pesqueros de la Unión que utilicen artes de pesca selectivos o técnicas de pesca con un reducido impacto medioambiental.

TÍTULO III

MEDIDAS DE CONTROL COMUNES

CAPÍTULO I

Autorizaciones

Artículo 44

Registro de la CICAA de grandes buques pesqueros

1. Los Estados miembros expedirán autorizaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores ⁽¹⁾, a los grandes buques pesqueros que enarbolan su pabellón para que puedan pescar, mantener a bordo, transbordar o desembarcar especies de la CICAA en la zona del Convenio de la CICAA.

(¹) Procedimiento número 2015/0289 (COD), pendiente de publicación en el Diario Oficial.

2. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, en el momento de la autorización, las listas de los grandes buques pesqueros autorizados de conformidad con el apartado 1. La Comisión presentará sin demora esa información a la Secretaría de la CICA A para su inclusión en el registro de la CICA A de grandes buques pesqueros.
3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión sin demora, a más tardar en 30 días, cualquier evento que requiera una adición, una supresión o una modificación del registro de la CICA A de grandes buques pesqueros. La Comisión presentará esa información a la Secretaría de la CICA A a más tardar en 45 días a partir de la fecha de dicho evento.
4. Los grandes buques pesqueros que no figuren en el registro de la CICA A de grandes buques pesqueros no estarán autorizados a pescar, mantener a bordo, transbordar o desembarcar especies de la CICA A procedentes de la zona del Convenio de la CICA A. En tales casos no será aplicable el artículo 15, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1380/2013.

CAPÍTULO II

Fletamento

Artículo 45

Ámbito de aplicación

El presente capítulo se aplicará a los acuerdos de fletamento distintos del fletamento de buque vacío, celebrados entre los buques de captura de la Unión y los de las PCC, cuando los buques de captura de la Unión de que se trate no cambien de pabellón.

Artículo 46

Disposiciones generales

1. Únicamente se autorizará a los buques de captura de la Unión a participar en un acuerdo de fletamento celebrado con las PCC si se trata de buques fletados y si se cumplen las condiciones siguientes:
 - a) los buques fletados dispondrán de una autorización de pesca expedida por la PCC de fletamento y no figurarán en la lista INDNR de la CICA A;
 - b) los buques fletados no estarán autorizados a pescar en el marco de más de un acuerdo de fletamento al mismo tiempo;
 - c) las capturas de los buques fletados se desembarcarán exclusivamente en puertos de las PCC de fletamento, salvo que el acuerdo de fletamento disponga lo contrario, y
 - d) la empresa de fletamento estará establecida legalmente en la PCC de fletamento.
2. Todo transbordo en el mar será autorizado debidamente con antelación por la PCC de fletamento y cumplirá lo dispuesto en el capítulo IV del presente título.

Artículo 47

Notificación

1. En el momento en que se realice el acuerdo de fletamento, el Estado miembro del pabellón notificará a la Comisión su consentimiento al acuerdo.
2. Si, en el plazo de 15 días naturales a partir de la transmisión a la Comisión de la notificación a la que se refiere el apartado 1, la Comisión no hubiera solicitado más información, el buque fletado podrá iniciar las actividades pesqueras de que se trate.
3. El Estado miembro del pabellón informará a la Comisión sin demora de la terminación de cada fletamento.
4. La Comisión remitirá sin demora a la Secretaría de la CICA A la información a la que se refieren los apartados 1 y 3.

CAPÍTULO III

Control de las capturas

Artículo 48

Cumplimiento de las cuotas y de los requisitos en materia de tallas mínimas

1. A más tardar el 20 de agosto de cada año, los Estados miembros presentarán a la Comisión información sobre las capturas del año anterior de especies de la CICA A sujetas a cuotas y sobre el cumplimiento de las tallas mínimas.

2. La Comisión remitirá esa información a la Secretaría de la CICAA a más tardar el 15 de septiembre de cada año.

Artículo 49

Muestreo de las capturas

1. El muestreo de las capturas con el fin de mejorar los conocimientos sobre la biología de las especies pertinentes de la CICAA y de estimar los parámetros necesarios para su evaluación se efectuará de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2017/1004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, en la Decisión de Ejecución (UE) 2016/1251 de la Comisión ⁽²⁾ y en el «Manual de operaciones para las estadísticas y el muestreo de túnidos y especies afines en el Océano Atlántico» publicado en 1990 por la CICAA.
2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por lo que respecta a los requisitos detallados para el muestreo de las capturas al que se hace referencia en el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 75, apartado 2.

Artículo 50

Notificación de las capturas y del esfuerzo pesquero

1. Salvo disposición en contrario establecida por la Comisión con el fin de cumplir los plazos anuales fijados por la CICAA, los Estados miembros transmitirán a la Comisión, a más tardar el 30 de junio de cada año, los siguientes datos (datos de la Tarea I):
 - a) información sobre las características de su flota correspondientes al año anterior;
 - b) estimaciones de los datos de capturas nominales anuales (incluidos los datos sobre capturas accesorias y descartes) en relación con las especies de la CICAA correspondientes al año anterior.
2. Salvo disposición en contrario establecida por la Comisión con el fin de cumplir los plazos anuales fijados por la CICAA, los Estados miembros transmitirán a la Comisión, a más tardar el 30 de junio de cada año, los siguientes datos (datos de la Tarea II) en relación con las especies de la CICAA:
 - a) los datos de capturas y del esfuerzo pesquero correspondientes al año anterior, con un desglose espacio-temporal detallado; estos datos incluirán estimaciones de descartes y liberaciones con la indicación del estado del pescado (vivo o muerto);
 - b) cualquier dato de que dispongan en relación con las capturas de pesca recreativa correspondientes al año anterior.
3. La Comisión remitirá a la Secretaría de la CICAA sin demora la información a la que se refieren los apartados 1 y 2.
4. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por lo que respecta a los requisitos detallados sobre los datos de las Tareas I y II a los que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo respectivamente. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 75, apartado 2.

CAPÍTULO IV

Transbordo

Artículo 51

Ámbito de aplicación

1. El presente capítulo se aplicará a las siguientes operaciones de transbordo:
 - a) las operaciones de transbordo realizadas dentro de la zona del Convenio de la CICAA en relación con especies de la CICAA y otras especies capturadas en asociación con esas especies, y
 - b) las operaciones de transbordo realizadas fuera de la zona del Convenio de la CICAA en relación con especies de la CICAA y otras especies capturadas en asociación con esas especies, que se hayan capturado en la zona del Convenio de la CICAA.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) 2017/1004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2017, relativo al establecimiento de un marco de la Unión para la recopilación, gestión y uso de los datos del sector pesquero y el apoyo al asesoramiento científico en relación con la política pesquera común y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 199/2008 del Consejo (DO L 157 de 20.6.2017, p. 1).

⁽²⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2016/1251 de la Comisión, de 12 de julio de 2016, por la que se adopta un programa plurianual de la Unión para la recopilación, gestión y uso de los datos de los sectores de la pesca y la acuicultura para el período 2017-2019 (DO L 207 de 1.8.2016, p. 113).

2. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, letra b), el presente capítulo no se aplicará a los transbordos en el mar fuera de la zona del Convenio de la CICAA que afecten a pescado capturado en la zona del Convenio de la CICAA, cuando dicho transbordo esté sujeto a un programa para el transbordo establecido por otra organización regional de ordenación pesquera del atún.
3. El presente capítulo no se aplicará a los buques que pesquen con arpones y que transborden en el mar peces espada frescos.

Artículo 52

Transbordo en puerto

1. Todas las operaciones de transbordo deberán realizarse en los puertos designados, salvo las realizadas por grandes buques palangreros pelágicos de conformidad con los artículos 53 a 60.
2. Los buques pesqueros de la Unión cumplirán las obligaciones establecidas en el anexo VII cuando lleven a cabo los transbordos en puerto.
3. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 17 a 22 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 y en los artículos 4, 6, 7 y 8 del Reglamento (CE) n.º 1005/2008.

Artículo 53

Transbordo en el mar

Los transbordos en el mar de los grandes buques palangreros pelágicos se efectuarán de conformidad con los artículos 54 a 60.

Artículo 54

Registro de la CICAA de buques de transporte

1. Los Estados miembros expedirán autorizaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores ⁽¹⁾, a los buques de transporte para que puedan recibir transbordos en el mar de grandes buques palangreros pelágicos en la zona del Convenio de la CICAA.
2. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, en el momento de la autorización, las listas de los buques de transporte autorizados con arreglo al apartado 1. La Comisión presentará sin demora dicha información a la Secretaría de la CICAA, para su inclusión en el registro de la CICAA de buques de transporte.
3. Los Estados miembros del pabellón notificarán inmediatamente a la Comisión cualquier adición, supresión o modificación en sus listas de buques de transporte. La Comisión presentará sin demora dicha información a la Secretaría de la CICAA.
4. La notificación a la que se refieren los apartados 2 y 3 reflejará el formato y la configuración establecidos por la Secretaría de la CICAA, e incluirá la siguiente información:
 - nombre del buque y número de registro,
 - número de registro de la CICAA (si lo tiene),
 - número OMI (si lo tiene),
 - nombre anterior (si lo tuviese),
 - pabellón anterior (si lo tuviese),
 - datos anteriores de la eliminación de otros registros (si procede),
 - indicativo internacional de llamada de radio,
 - tipo de buque, eslora, tonelaje de arqueo bruto y capacidad de carga,
 - nombre y dirección del armador o armadores y del explotador o explotadores,
 - período autorizado para el transbordo.
5. Únicamente los buques de transporte que figuren en el registro de la CICAA de buques de transporte podrán recibir los transbordos en el mar a que se refiere el artículo 53.

⁽¹⁾ Procedimiento número 2015/0289 (COD), pendiente de publicación en el Diario Oficial.

*Artículo 55***Autorización a los grandes buques palangreros pelágicos para realizar transbordos en la zona del Convenio de la CICAA**

1. Los Estados miembros expedirán autorizaciones, de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores ⁽¹⁾, a los grandes buques palangreros pelágicos de su pabellón para que puedan realizar transbordos en el mar.
2. Los Estados miembros presentarán a la Comisión, en el momento de la autorización, las listas de los grandes buques palangreros pelágicos autorizados con arreglo al apartado 1. La Comisión presentará sin demora dicha información a la Secretaría de la CICAA.
3. Los Estados miembros del pabellón notificarán inmediatamente a la Comisión cualquier adición, supresión o modificación en sus listas de grandes buques palangreros pelágicos autorizados a realizar transbordos en el mar. La Comisión presentará sin demora dicha información a la Secretaría de la CICAA.
4. La notificación a la que se refieren los apartados 2 y 3 reflejará el formato y la configuración establecidos por la Secretaría de la CICAA, e incluirá la siguiente información:
 - nombre del buque y número de registro,
 - número de registro de la CICAA,
 - período autorizado para realizar transbordos en el mar,
 - pabellón o pabellones, nombre o nombres y número o números de registro del buque o buques de transporte que cada gran buque palangrero pelágico esté autorizado a utilizar.

*Artículo 56***Autorización previa para los transbordos en el mar**

1. Los transbordos realizados por los grandes buques palangreros pelágicos en aguas bajo jurisdicción de una PCC estarán sujetos a la autorización previa de dicha PCC. Se conservará a bordo del buque el original o una copia de dicha autorización, que se pondrá a disposición del observador regional de la CICAA cuando lo solicite.
2. Los grandes buques palangreros pelágicos que no hayan obtenido una autorización previa del correspondiente Estado miembro del pabellón no podrán realizar transbordos en el mar. Se conservará a bordo del buque el original o una copia de la documentación de dicha autorización, que se pondrá a disposición del observador regional de la CICAA cuando lo solicite.
3. Para recibir la autorización previa mencionada en los apartados 1 y 2, el patrón o el armador del gran buque palangrero pelágico notificará a las autoridades del Estado miembro del pabellón y a la PCC ribereña, al menos 24 horas antes del transbordo previsto, la siguiente información:
 - a) el nombre del gran buque palangrero pelágico y su número en el registro de la CICAA de grandes buques palangreros pelágicos autorizados a realizar transbordos en el mar;
 - b) el nombre del buque de transporte y su número en el registro de la CICAA de buques de transporte;
 - c) el producto que se va a transbordar, desglosado por especies, si se conocen, y, si es posible, por poblaciones;
 - d) las cantidades de especies de la CICAA, si es posible desglosadas por poblaciones, que se van a transbordar;
 - e) las cantidades de las demás especies capturadas en asociación con especies de la CICAA, desglosadas por especies, si se conoce, que se van a transbordar;
 - f) la fecha y el lugar del transbordo;
 - g) la ubicación geográfica de las capturas, desglosadas por especies y, si procede, por poblaciones, de un modo coherente con las zonas estadísticas de la CICAA.

*Artículo 57***Declaración de transbordo de la CICAA**

1. El patrón o el armador del gran buque palangrero pelágico cumplimentará y transmitirá, a más tardar 15 días después del transbordo, al correspondiente Estado miembro del pabellón y a la PCC ribereña la declaración de transbordo de la CICAA.

⁽¹⁾ Procedimiento número 2015/0289 (COD), pendiente de publicación en el Diario Oficial.

2. El patrón del buque de transporte receptor cumplimentará y transmitirá, dentro de las 24 horas siguientes a la finalización del transbordo, a la Secretaría de la CICAA, a la PCC del pabellón del gran buque palangrero pelágico y al correspondiente Estado miembro del pabellón, la declaración de transbordo de la CICAA, así como su número en el registro de la CICAA de buques de transporte.
3. El patrón del buque de transporte receptor transmitirá, al menos 48 horas antes del desembarque, a las autoridades competentes del Estado de desembarque, la declaración de transbordo de la CICAA, así como su número en el registro de la CICAA de buques de transporte.
4. Todas las especies de la CICAA y cualquier otra especie capturada en asociación con estas especies desembarcadas o importadas en la zona o el territorio de una PCC, ya sea sin transformar o después de haber sido transformadas a bordo, y que se hayan transbordado en el mar, irán acompañadas de la declaración de transbordo de la CICAA hasta que se efectúe la primera venta.

Artículo 58

Programa regional de observadores de la CICAA para los transbordos en el mar

1. Cada Estado miembro velará por que todos los buques de transporte que realicen transbordos en el mar lleven a bordo un observador regional de la CICAA de conformidad con el programa regional de observadores de la CICAA para los transbordos en el mar, tal como se establece en el anexo VIII.
2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 73 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, las funciones del observador regional de la CICAA consistirán en comprobar el cumplimiento de lo establecido en el presente capítulo y, en particular, si las cantidades transbordadas concuerdan con las capturas declaradas en la declaración de transbordo de la CICAA y con las capturas registradas en el cuaderno diario del buque pesquero.
3. Queda prohibido que los buques inicien o prosigan el transbordo en la zona del Convenio de la CICAA sin tener a bordo ningún observador regional de la CICAA, excepto en caso de fuerza mayor debidamente notificado a la Secretaría de la CICAA.

Artículo 59

Obligación de comunicación de información

1. Tanto el Estado miembro del pabellón de todo gran buque palangrero pelágico que haya efectuado transbordos, como el Estado miembro del pabellón de todo buque de transporte que haya recibido transbordos durante el año anterior transmitirá a la Comisión, a más tardar el 15 de agosto de cada año, la información siguiente:
 - a) las cantidades de capturas de especies de la CICAA, por especies y, si es posible, por poblaciones, que se hayan transbordado durante el año anterior;
 - b) las cantidades de las demás especies capturadas en asociación con especies de la CICAA, por especies, si se conocen, que se hayan transbordado durante el año anterior;
 - c) la lista de los grandes buques palangreros pelágicos que hayan efectuado transbordos durante el año anterior;
 - d) un informe exhaustivo en el que se evaluarán el contenido y las conclusiones de los informes de los observadores regionales de la CICAA asignados a los buques de transporte que hayan recibido transbordos de grandes buques palangreros pelágicos.
2. La Comisión remitirá la información recibida de conformidad con el apartado 1 a la Secretaría de la CICAA a más tardar el 15 de septiembre de cada año.

Artículo 60

Concordancia de los datos comunicados

El Estado miembro del pabellón de todo gran buque palangrero pelágico que realice transbordos en el mar examinará la información recibida de conformidad con el presente Reglamento, con el fin de determinar la concordancia entre las capturas declaradas y los transbordos y desembarques de cada buque, en cooperación con el Estado de desembarque en caso necesario. Esa comprobación se llevará a cabo de manera que se ocasione a los buques el mínimo de interferencias e inconvenientes y se evite el deterioro de la calidad del pescado.

CAPÍTULO V

Programas de observadores científicos

Artículo 61

Establecimiento de programas nacionales de observadores científicos

1. Los Estados miembros establecerán programas nacionales de observadores científicos garantizando lo siguiente:
 - a) un mínimo de cobertura de observadores del 5 % del esfuerzo pesquero en cada pesquería de palangre pelágico, de red de cerco con jareta y de cebo vivo;
 - b) en el caso de los buques fletados, como excepción a lo dispuesto en la letra a), un mínimo de cobertura de observadores del 10 % del esfuerzo pesquero en cada pesquería de palangre pelágico, de red de cerco con jareta y de cebo vivo;
 - c) una cobertura espacio-temporal representativa de las operaciones de la flota para garantizar la recopilación de datos suficientes y adecuados, teniendo en cuenta las características de las flotas y las pesquerías;
 - d) la recopilación de datos sobre todos los aspectos de las operaciones de pesca, incluidas las capturas, tal como se especifica en el artículo 63, apartado 1.
2. La cobertura de observadores a que se hace referencia en el apartado 1, letras a) y b), se calculará como sigue:
 - a) en número de lances o de mareas para las pesquerías con redes de cerco con jareta;
 - b) en días de pesca o número de lances o de mareas para las pesquerías con palangres pelágicos, o
 - c) en días de pesca para las pesquerías de cebo vivo.
3. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, letra a), en el caso de los buques de menos de 15 metros de eslora total, si existiera un problema de seguridad de carácter extraordinario que impidiera instalar un observador a bordo, un Estado miembro podrá utilizar un enfoque de seguimiento científico alternativo. Este enfoque alternativo garantizará una cobertura comparable a la especificada en el apartado 1, letra a), y una recogida de datos equivalente. El Estado miembro afectado presentará a la Comisión todos los detalles del enfoque alternativo.
4. La Comisión presentará al Comité Permanente de Investigación y Estadísticas de la CICAA todos los detalles del enfoque alternativo al que se refiere el apartado 3, para su evaluación. Los enfoques alternativos necesitarán la aprobación de la Comisión de la CICAA, en la reunión anual de la CICAA, antes de su puesta en práctica.

Artículo 62

Cualificaciones de los observadores científicos

Los Estados miembros garantizarán que los observadores hayan seguido la formación exigida, que posean las cualificaciones idóneas y que sean aprobados antes de su despliegue. Los observadores deberán poseer las cualificaciones siguientes:

- a) conocimientos y experiencia suficientes para identificar las especies y recoger información sobre diferentes configuraciones de los artes de pesca;
- b) un conocimiento satisfactorio de las medidas de conservación y gestión de la CICAA;
- c) la capacidad de observar y registrar con exactitud los datos que deben recopilarse en el marco del programa;
- d) la capacidad de recoger muestras biológicas;
- e) no ser miembro de la tripulación del buque pesquero que se esté observando, y
- f) no ser empleado de una empresa de buques pesqueros que participe en la pesquería observada.

Artículo 63

Funciones de los observadores científicos

1. Los Estados miembros exigirán a los observadores, en particular, lo siguiente:
 - a) registrar y comunicar información sobre la actividad pesquera, lo que deberá incluir, como mínimo, lo siguiente:
 - i) datos relativos al total de capturas objetivo, capturas accesorias y descartes (incluidos los tiburones, las tortugas marinas, los mamíferos marinos y las aves marinas), la composición por tallas, la categoría de eliminación (es decir, se mantienen a bordo, se descartan muertos o se liberan vivos) y muestras biológicas para estudios del ciclo vital (por ejemplo, gónadas, otolitos, espinas y escamas),

- ii) información sobre la operación de pesca, incluida la zona de captura por latitud y longitud, información sobre el esfuerzo pesquero (por ejemplo, número de lances, número de anzuelos, etc.) y la fecha de cada operación de pesca, incluidos, cuando proceda, los momentos de inicio e interrupción de la actividad pesquera;
 - b) observar y registrar el uso de medidas de mitigación de las capturas accesorias y otra información pertinente;
 - c) presentar todas las propuestas que consideren adecuadas para mejorar la eficacia de las medidas de conservación y el seguimiento científico.
2. Los Estados miembros garantizarán el uso de unos protocolos sólidos de recogida de datos, incluido, si es necesario, el uso de fotografías o cámaras.
 3. Los patrones de los buques garantizarán un acceso adecuado al buque y a sus operaciones que permita que los observadores desempeñen sus funciones de manera efectiva.

Artículo 64

Presentación de la información recogida

A más tardar el 30 de junio de cada año, los Estados miembros presentarán a la Comisión la información recogida en el marco de sus programas nacionales de observadores científicos. La Comisión remitirá esta información a la Secretaría de la CICA a más tardar el 31 de julio de cada año.

CAPÍTULO VI

Control de buques pesqueros de terceros países en los puertos de los Estados miembros

Artículo 65

Obligación de comunicación de información en relación con los puertos y puntos de contacto designados

1. Los Estados miembros que deseen conceder acceso a sus puertos a buques pesqueros de terceros países que lleven especies de la CICA, o productos de la pesca obtenidos de estas especies, que no hayan sido previamente desembarcados o transbordados en puertos:
 - a) designarán en cuáles de sus puertos los buques pesqueros de terceros países pueden solicitar entrada con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 1005/2008;
 - b) designarán un punto de contacto para recibir una notificación previa con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 1005/2008;
 - c) designarán un punto de contacto para transmitir los informes de las inspecciones en los puertos con arreglo a lo dispuesto en el artículo 66 del presente Reglamento.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión cualquier cambio de la lista de puertos y puntos de contacto designados, al menos 30 días antes de que surtan efecto los cambios de que se trate. La Comisión notificará esa información a la Secretaría de la CICA al menos 14 días antes de que surtan efecto esos cambios.

Artículo 66

Obligación de comunicar información en relación con las inspecciones en los puertos

1. El Estado miembro que efectúe la inspección transmitirá a la Comisión una copia del informe de inspección en puerto a que se hace referencia en el artículo 10, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1005/2008, en un plazo máximo de 10 días a partir de la fecha de finalización de la inspección. La Comisión enviará esta información a la Secretaría de la CICA, en un plazo máximo de 14 días a partir de la fecha de finalización de la inspección.
2. Si el informe de inspección en puerto no puede remitirse en el plazo de 10 días indicado en el apartado 1, el Estado miembro que efectúe la inspección notificará a la Comisión en ese plazo los motivos del retraso y la fecha en que se presentará el informe.
3. En caso de que la información recogida durante la inspección dé razones para creer que un buque de un tercer país ha cometido una infracción de las medidas de conservación y gestión de la CICA, se aplicará el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 1005/2008.

CAPÍTULO VII

Control del cumplimiento*Artículo 67***Supuestas infracciones notificadas por los Estados miembros**

1. Además de los requisitos establecidos en el artículo 48, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 1005/2008, los Estados miembros presentarán a la Comisión, al menos 140 días antes de la reunión anual de la CICA, cualquier información documentada que indique posibles incumplimientos de las medidas de conservación y gestión de la CICA por las PCC. La Comisión examinará esa información y, si ha lugar, la remitirá a la Secretaría de la CICA al menos 120 días antes de la reunión anual de la CICA.
2. Los Estados miembros presentarán a la Comisión la lista de los buques de captura de 12 metros o más de eslora total, los buques de transformación de pescado, los buques remolcadores y de arrastre, los buques que intervengan en transbordos y los buques de apoyo supuestamente implicados en pesca INDNR en la zona del Convenio de la CICA durante el año en curso y el anterior, acompañada de las pruebas que sustenten la presunción de pesca INDNR. Dicha lista se presentará al menos 140 días antes de la reunión anual de la CICA. La Comisión examinará esta información y, si la información está suficientemente documentada, la remitirá a la Secretaría de la CICA al menos 120 días antes de la reunión anual de la CICA, con el fin de establecer el proyecto de lista INDNR de la CICA.

*Artículo 68***Proyecto de lista INDNR de la CICA**

Los Estados miembros realizarán un estrecho seguimiento de los buques que figuren en el proyecto de lista INDNR de la CICA distribuido por el secretario ejecutivo de la CICA, a fin de determinar las actividades y los posibles cambios de nombre, pabellón o armador registrado de dichos buques.

*Artículo 69***Supuestos incumplimientos notificados por el secretario ejecutivo de la CICA**

1. Si la Comisión recibe del secretario ejecutivo de la CICA cualquier tipo de información que indique la sospecha de un incumplimiento por parte de un Estado miembro, la Comisión transmitirá sin demora dicha información al Estado miembro en cuestión.
2. El Estado miembro en cuestión proporcionará a la Comisión, al menos 45 días antes de la reunión anual de la CICA, los resultados de cualquier investigación realizada en relación con las alegaciones de incumplimiento y cualquier medida tomada para tratar problemas de cumplimiento. La Comisión remitirá esa información al secretario ejecutivo de la CICA al menos 30 días antes de la reunión anual de la CICA.

*Artículo 70***Supuestas infracciones notificadas por una PCC**

1. Los Estados miembros designarán un punto de contacto para la recepción de los informes de inspección en puerto de las PCC.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión cualquier cambio que se produzca en el punto de contacto mencionado en el apartado 1 al menos 30 días antes de que surta efecto el cambio. La Comisión remitirá esa información a la Secretaría de la CICA al menos 14 días antes de que surta efecto el cambio.
3. Si el punto de contacto designado por un Estado miembro recibe un informe de inspección en puerto de una PCC que aporte pruebas de que un buque pesquero que enarbola el pabellón de dicho Estado miembro ha cometido una infracción de las medidas de conservación y gestión de la CICA, el Estado miembro investigará inmediatamente la infracción y comunicará a la Comisión, en un plazo de 160 días a partir de la recepción del informe de inspección en puerto, el estado en que se encuentra la investigación y cualquier medida coercitiva que haya podido tomarse.
4. Si el Estado miembro del pabellón no puede respetar el plazo mencionado en el apartado 3, comunicará a la Comisión las razones del retraso y la fecha en que se presentará el informe sobre el estado de la investigación.
5. La Comisión transmitirá esa información a la Secretaría de la CICA en un plazo de 180 días a partir de la recepción del informe de inspección en puerto, e incluirá en el informe anual mencionado en el artículo 71 información sobre el estado de la investigación y cualquier medida coercitiva que haya tomado el Estado miembro del pabellón.

TÍTULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 71

Informe anual

1. A más tardar el 20 de agosto de cada año, los Estados miembros presentarán a la Comisión un informe anual relativo al año civil anterior, con información sobre las pesquerías, la investigación, las estadísticas, la gestión, las actividades de inspección y las de prevención de la pesca INDNR y cualquier información adicional, según proceda.
2. El informe anual incluirá información sobre las medidas tomadas para la mitigación de las capturas accesorias y la reducción de los descartes, y sobre cualquier investigación pertinente en ese ámbito.
3. La Comisión compilará la información recibida con arreglo a los apartados 1 y 2 y la remitirá sin demora a la Secretaría de la CICAA.
4. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por lo que respecta a los requisitos detallados de formato del informe anual a que se hace referencia en el presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 75, apartado 2.

Artículo 72

Confidencialidad

El tratamiento de los datos recopilados e intercambiados en el contexto del presente Reglamento se hará de conformidad con las normas aplicables en materia de confidencialidad, según lo dispuesto en los artículos 112 y 113 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009.

Artículo 73

Procedimiento de modificación

1. Cuando sea necesario a fin de incorporar al Derecho de la Unión las modificaciones de las recomendaciones vigentes de la CICAA que adquieran fuerza vinculante para la Unión, y en la medida en que las modificaciones del Derecho de la Unión no vayan más allá de lo indicado en las recomendaciones de la CICAA, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 74 a efectos de la modificación:
 - a) de los anexos II a VIII;
 - b) de los plazos establecidos en el artículo 7, apartado 1, el artículo 8, el artículo 9, apartado 1, el artículo 10, apartado 2, el artículo 14, apartados 1 y 3, el artículo 18, el artículo 20, apartados 2, 3 y 4, el artículo 22, apartado 2, el artículo 23, apartados 1 y 2, el artículo 26, apartados 1 y 3, el artículo 40, apartado 1, el artículo 42, apartado 1, el artículo 44, apartado 3, el artículo 47, apartado 2, el artículo 48, apartados 1 y 2, el artículo 50, apartados 1 y 2, el artículo 56, apartado 3, el artículo 57, apartados 1, 2 y 3, el artículo 59, apartados 1 y 2, el artículo 64, el artículo 65, apartado 2, el artículo 66, apartados 1 y 2, el artículo 67, apartados 1 y 2, el artículo 69, apartado 2, el artículo 70, apartados 2, 3 y 5, y el artículo 71, apartado 1;
 - c) de la zona establecida en el artículo 14, apartado 1, letra b);
 - d) de las tallas mínimas establecidas en el artículo 19, apartados 1 y 2, el artículo 24, apartado 2, y el artículo 29, apartados 2 y 3;
 - e) de las tolerancias establecidas en el artículo 19, apartados 2 y 3, el artículo 21 y el artículo 24, apartado 3;
 - f) de las especificaciones técnicas de anzuelos y palangres establecidas en el artículo 25 y el artículo 38, apartado 5, letra b);
 - g) de la cobertura de observadores científicos establecida en el artículo 29, apartado 1, y el artículo 61, apartado 1, letras a) y b);
 - h) del tipo de información y datos establecidos en el artículo 11, apartados 1, 2 y 3, el artículo 12, el artículo 20, apartado 2, el artículo 26, apartado 1, el artículo 42, apartado 1, el artículo 50, apartados 1 y 2, el artículo 54, apartado 4, el artículo 55, apartado 4, el artículo 56, apartado 3, y el artículo 59, apartado 1;
 - i) del número máximo de boyas instrumentales establecido en el artículo 9, apartado 4.
2. Las modificaciones que se adopten de conformidad con el apartado 1 quedarán estrictamente limitadas a la incorporación al Derecho de la Unión de las modificaciones de las recomendaciones de la CICAA de que se trate.

Artículo 74

Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 73 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 3 de diciembre de 2017. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 73 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 la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 73 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 75

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de Pesca y Acuicultura establecido por el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 76

Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 1936/2001

En el Reglamento (CE) n.º 1936/2001 se suprimen los artículos 4, 5, 6, 6 bis, 7, 8 bis, 8 ter, 8 quater, 9, 9 bis y 10 a 19.

Artículo 77

Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 1984/2003

El Reglamento (CE) n.º 1984/2003 se modifica como sigue:

- a) en el artículo 3, se añaden las letras siguientes:
 - «g) grandes buques pesqueros: los buques pesqueros con una eslora total igual o superior a 20 metros;
 - h) grandes buques palangreros pelágicos: los buques palangreros pelágicos con una eslora total igual o superior a 24 metros.»;
- b) en el artículo 4, apartado 2, se añade la letra siguiente:
 - «c) en caso de que la pesca la haya efectuado un gran buque pesquero, el documento estadístico únicamente se aceptará cuando dicho buque figure en el registro de la CICAA de buques.»;
- c) en el artículo 5, apartado 2, se añade la letra siguiente:
 - «c) en caso de que la pesca la haya efectuado un gran buque pesquero, el documento estadístico únicamente se validará cuando dicho buque figure en el registro de la CICAA de buques.»;
- d) en el capítulo 2, se añade la sección siguiente:

«Sección 4

Requisitos aplicables a los Estados miembros en relación con los productos transbordados en la zona del Convenio de la CICAA

Artículo 7 bis

Documentos estadísticos y notificación

1. Cuando se validen los documentos estadísticos, los Estados miembros del pabellón de los grandes buques palangreros pelágicos se asegurarán de que los transbordos concuerden con las cantidades capturadas declaradas por cada uno de estos buques.

2. Los Estados miembros del pabellón de los grandes buques palangreros pelágicos validarán los documentos estadísticos para el pescado transbordado, tras confirmar que el transbordo se ha realizado de conformidad con los artículos 51 a 58 del Reglamento (UE) 2017/2107 del Parlamento Europeo y del Consejo (*). Esta confirmación se basará en la información obtenida a través del programa regional de observadores de la CICAA para los transbordos en el mar.

3. Los Estados miembros exigirán que las especies cubiertas por los programas de documentación estadística que sean capturadas por grandes buques palangreros pelágicos en la zona del Convenio de la CICAA vayan acompañadas, cuando se importen en su zona o territorio, de documentos estadísticos validados para los buques que figuren en la lista de la CICAA de grandes buques palangreros pelágicos autorizados a realizar transbordos en el mar y de una copia de la declaración de transbordo de la CICAA.

(*) Reglamento (UE) 2017/2107 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, por el que se establecen medidas de gestión, conservación y control aplicables en la zona del Convenio de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA), y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1936/2001, (CE) n.º 1984/2003 y (CE) n.º 520/2007 del Consejo (DO L 315 de 30.11.2017, p. 1).».

Artículo 78

Modificaciones del Reglamento (CE) n.º 520/2007

En el Reglamento (CE) n.º 520/2007, se suprimen el artículo 4, apartado 1, el título II y los anexos II, III y IV.

Artículo 79

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los tres días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el 15 de noviembre de 2017.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

A. TAJANI

Por el Consejo

El Presidente

M. MAASIKAS

ANEXO I

ESPECIES DE LA CICAA

Familia	Nombre científico	Nombre en español
<i>Scombridae</i>	<i>Acanthocybium solandri</i>	Peto
	<i>Allothunnus fallai</i>	Atún lanzón
	<i>Auxis rochei</i>	Melva
	<i>Auxis thazard</i>	Melva tazard
	<i>Euthynnus alletteratus</i>	Bacoreta
	<i>Gasterochisma melampus</i>	Atún chauchera
	<i>Katsuwonus pelamis</i>	Listado
	<i>Orcynopsis unicolor</i>	Tasarte
	<i>Sarda sarda</i>	Bonito
	<i>Scomberomorus brasiliensis</i>	Carite brasileño
	<i>Scomberomorus cavalla</i>	Carite lucio
	<i>Scomberomorus maculatus</i>	Carite atlántico
	<i>Scomberomorus regalis</i>	Cero
	<i>Scomberomorus tritor</i>	Carita
	<i>Thunnus alalunga</i>	Atún blanco
	<i>Thunnus albacares</i>	Rabil
	<i>Thunnus atlanticus</i>	Atún de aleta negra
	<i>Thunnus maccoyii</i>	Atún del sur
<i>Thunnus obesus</i>	Patudo	
<i>Thunnus thynnus</i>	Atún rojo	
<i>Istiophoridae</i>	<i>Istiophorus albicans</i>	Pez vela del Atlántico
	<i>Makaira indica</i>	Aguja negra
	<i>Makaira nigricans</i>	Aguja azul
	<i>Tetrapturus albidus</i>	Aguja blanca del Atlántico
	<i>Tetrapturus belone</i>	Aguja de pico corto
	<i>Tetrapturus georgii</i>	Marlín del Atlántico
	<i>Tetrapturus pfluegeri</i>	Aguja picuda
<i>Xiphiidae</i>	<i>Xiphias gladius</i>	Pez espada
<i>Alopiidae</i>	<i>Alopias superciliosus</i>	Zorro ojón
<i>Carcharhinidae</i>	<i>Carcharhinus falciformis</i>	Tiburón jaquetón
	<i>Carcharhinus longimanus</i>	Tiburón oceánico
	<i>Prionace glauca</i>	Tintorera

Familia	Nombre científico	Nombre en español
<i>Lamnidae</i>	<i>Isurus oxyrinchus</i>	Marrajo
	<i>Lamna nasus</i>	Marrajo sardinero
<i>Sphyrnidae</i>	<i>Sphyrna</i> spp.	Tiburón martillo
<i>Coryphaenidae</i>	<i>Coryphaena hippurus</i>	Lampuga

ANEXO II

DIRECTRICES PARA LA PREPARACIÓN DE PLANES DE GESTIÓN DE DISPOSITIVOS DE CONCENTRACIÓN DE PECES (DCP)

El plan de gestión de DCP para las flotas de buques de pesca de cerco de jareta y de cebo vivo de las PCC incluirá lo siguiente:

1. Descripción
 - a) Tipos de DCP: DCPF = fondeado; DCPD = a la deriva
 - b) Tipo de baliza o boya
 - c) Número máximo de DCP que se despliegan por red de cerco de jareta y por tipo de DCP
 - d) Distancia mínima entre DCPF
 - e) Reducción de capturas accesorias accidentales y política de utilización
 - f) Consideración de la posibilidad de interacción con otros tipos de artes de pesca
 - g) Declaración o política sobre «la propiedad del DCP»
 2. Disposiciones institucionales
 - a) Responsabilidades institucionales para el plan de gestión de DCP
 - b) Procedimientos de solicitud de la aprobación del despliegue de DCP
 - c) Obligaciones de los armadores y los patrones de buques en relación con el despliegue y el uso de DCP
 - d) Política de sustitución de DCP
 - e) Obligaciones adicionales de comunicación de información distintas de las exigidas en el presente Reglamento
 - f) Política de resolución de conflictos en relación con DCP
 - g) Información detallada sobre zonas o períodos de veda, por ejemplo, aguas territoriales, rutas marítimas, proximidad a pesquerías artesanales, etc.
 3. Especificaciones y requisitos de construcción de DCP
 - a) Características de diseño de los DCP (descripción)
 - b) Requisitos de iluminación
 - c) Reflectores de radar
 - d) Distancia visible
 - e) Marcas e identificador del DCP
 - f) Marcas e identificador de la radiobaliza (requisito de números de serie)
 - g) Marcas e identificador de la boya con ecosonda (requisito de números de serie)
 - h) Transceptores por satélite
 - i) Estudios emprendidos sobre DCP biodegradables
 - j) Prevención de la pérdida o el abandono de DCP
 - k) Gestión de la recuperación de DCP
 4. Período aplicable al plan de gestión de DCP
 5. Medios para el seguimiento y la revisión de la ejecución del plan de gestión de DCP
-

LISTA DE DCP DESPLEGADOS POR TRIMESTRE

Identificador del DCP		Tipo de DCP y de equipamiento electrónico		Características de diseño del DCP				Observaciones
Marcas del DCP	ID de la baliza	Tipo de DCP	Tipo de baliza o de dispositivos electrónicos asociados	Parte flotante del DCP		Estructura colgante sumergida del DCP		
				Dimensiones	Material	Dimensiones	Material	
(¹)	(¹)	(²)	(³)	(⁴)	(⁵)	(⁴)	(⁶)	(⁷)
...
...

(¹) Si las marcas del DCP o la identificación de la baliza asociada no existen o son ilegibles, mencionarlo y facilitar toda la información disponible que podría ayudar a identificar al propietario del DCP.

(²) DCP fondeado, DCP natural a la deriva o DCP artificial a la deriva.

(³) Por ejemplo, GPS, ecosonda, etc. Si no hay dispositivos electrónicos asociados al DCP, indicarlo.

(⁴) Por ejemplo, anchura, longitud, altura, profundidad, tamaños de malla, etc.

(⁵) Indicar el material de la estructura y del revestimiento, y si es biodegradable.

(⁶) Por ejemplo, redes, cuerdas, hojas de palmera, etc., y mencionar las características de enmallamiento o de biodegradabilidad del material.

(⁷) Las especificaciones de luminosidad, reflectores de radar y distancias visibles deberán comunicarse en esta sección.

ANEXO IV

REQUISITOS DEL PROGRAMA DE OBSERVADORES PARA LOS BUQUES QUE PESCAN ATUNES TROPICALES EN LAS ZONAS GEOGRÁFICAS DE LA VEDA ESPACIO-TEMPORAL

1. Para el desempeño de sus tareas, los observadores deberán poseer las cualificaciones siguientes:
 - experiencia suficiente para identificar las especies y los artes de pesca,
 - conocimiento satisfactorio de las medidas de conservación y de gestión de la CICAA, atestado por un certificado expedido por el Estado miembro sobre la base de las directrices de formación de la CICAA,
 - capacidad de observar y registrar con exactitud,
 - conocimiento satisfactorio de la lengua del Estado del pabellón del buque objeto de observación.
2. Los observadores no podrán ser miembros de la tripulación del buque pesquero objeto de observación y deberán:
 - a) ser nacionales de una de las PCC;
 - b) ser capaces de desempeñar las tareas indicadas en el punto 3;
 - c) carecer de intereses financieros o de derechos de participación en las pesquerías de atunes tropicales.

Tareas del observador

3. Las tareas del observador consistirán, en particular, en lo siguiente:
 - a) controlar el cumplimiento por los buques pesqueros de las medidas de conservación y de gestión pertinentes adoptadas por la Comisión de la CICAA.
En concreto, los observadores deberán:
 - i) registrar y comunicar las actividades pesqueras realizadas,
 - ii) observar y estimar las capturas y comprobar las entradas efectuadas en el cuaderno diario de pesca,
 - iii) avistar y registrar los buques que podrían estar pescando en contravención de las medidas de conservación y de gestión de la CICAA,
 - iv) verificar la posición del buque cuando se encuentre faenando,
 - v) desempeñar labores científicas, como la recogida de los datos de la Tarea II, cuando así lo requiera la CICAA, basándose en las directrices del Comité Permanente de Investigación y Estadísticas de la CICAA;
 - b) notificar sin demora, prestando la debida atención a la seguridad del observador, cualquier actividad de pesca asociada a DCP efectuada por el buque en la zona y durante el período a que hace referencia el artículo 11;
 - c) redactar informes generales que compilen la información recogida con arreglo al presente punto 3, brindando al patrón del buque la oportunidad de incluir en ellos cualquier información pertinente.
4. Los observadores dispensarán un tratamiento confidencial a toda la información relativa a las operaciones de pesca y de transbordo de los buques pesqueros, y aceptarán este requisito por escrito como condición previa a su nombramiento como observadores.
5. Los observadores cumplirán los requisitos recogidos en las leyes y normas del Estado miembro del pabellón bajo cuya jurisdicción se encuentre el buque al que haya sido asignado el observador.
6. Los observadores respetarán la jerarquía y las reglas generales de conducta por las que se rija todo el personal del buque, siempre que dichas reglas no interfieran con los deberes que incumben a los observadores en virtud del presente programa, ni con las obligaciones que se recogen en el punto 7.

Obligaciones del Estado miembro del pabellón

7. Entre las responsabilidades de los Estados miembros del pabellón de los buques pesqueros y de sus patrones, por lo que respecta a los observadores, se incluirá, en particular, lo siguiente:
 - a) los observadores tendrán acceso al personal del buque y a los artes y el equipo;

- b) cuando así lo soliciten, los observadores también tendrán acceso al equipo que se indica a continuación (en caso de que los buques a los que hayan sido asignados dispongan de él), con el fin de facilitarles el desempeño de las tareas indicadas en el punto 3:
- i) equipo de navegación por satélite,
 - ii) pantallas de radar, cuando estén en uso,
 - iii) equipo electrónico de comunicación;
- c) se proporcionará a los observadores alojamiento a bordo (alojamiento, comida e instalaciones sanitarias adecuadas), en condiciones iguales a las de los oficiales;
- d) se proporcionará a los observadores espacio suficiente en el puente o en la timonera para sus labores administrativas, así como espacio en la cubierta para el ejercicio de sus tareas de observación, y
- e) el Estado miembro del pabellón velará por que los patronos, la tripulación y los armadores del buque no entorpezcan ni intimiden a los observadores durante el desempeño de sus funciones ni interfieran con ellos, los influncien, los sobornen o los intenten sobornar.
-

ANEXO V

NORMAS TÉCNICAS MÍNIMAS PARA MEDIDAS DE MITIGACIÓN

Medidas de mitigación	Descripción	Especificaciones
Calada nocturna con iluminación mínima en cubierta	No se calarán los artes entre el amanecer náutico y el crepúsculo náutico. Se mantendrá al mínimo la iluminación en cubierta	El amanecer náutico y el crepúsculo náutico se definen tal como se establece en las tablas del almanaque náutico para la latitud, la hora local y la fecha correspondientes. La iluminación mínima en cubierta no debe contravenir las normas mínimas de seguridad y navegación.
Líneas espantapájaros («líneas tori»)	Se instalarán líneas espantapájaros durante la calada de los palangres para evitar que las aves se aproximen al ramal	<p>En el caso de los buques de 35 m o más:</p> <ul style="list-style-type: none"> — instalar al menos una línea espantapájaros. Cuando sea posible, se insta a los buques a utilizar un segundo poste espantapájaros y una segunda línea espantapájaros en los momentos en que las aves se muestren particularmente abundantes o activas; las dos líneas espantapájaros deben instalarse de forma simultánea, una a cada lado del palangre que se cala, — el tramo aéreo de las líneas espantapájaros debe ser igual o superior a 100 m, — deben utilizarse serpentinas largas con una longitud suficiente para que lleguen hasta la superficie del mar en condiciones de calma, — las serpentinas largas deben colocarse a intervalos de distancia máxima de 5 m. <p>En el caso de los buques de menos de 35 m:</p> <ul style="list-style-type: none"> — instalar al menos una línea espantapájaros, — el tramo aéreo debe ser igual o superior a 75 m, — deben utilizarse serpentinas largas o cortas (pero de más de 1 m de longitud) y colocarse a intervalos de la manera siguiente: <ul style="list-style-type: none"> — serpentinas cortas: intervalos no superiores a 2 m, — serpentinas largas: intervalos no superiores a 5 m para los primeros 55 m de la línea espantapájaros. <p>Se proporcionan otras directrices sobre el diseño y la instalación de líneas espantapájaros en las directrices adicionales relativas al diseño y la instalación de líneas espantapájaros que figuran a continuación.</p>
Palangres con lastres	Se instalarán lastres de palangres en las brazoladas antes de la calada	<p>Con un peso total superior a 45 g colocados como máximo a 1 m del anzuelo, o</p> <p>con un peso total superior a 60 g colocados como máximo a 3,5 m del anzuelo, o</p> <p>con un peso total superior a 98 g colocados como máximo a 4 m del anzuelo.</p>

DIRECTRICES ADICIONALES RELATIVAS AL DISEÑO Y DESPLIEGUE DE LÍNEAS ESPANTAPÁJAROS

Preámbulo

En el anterior cuadro se presentan normas técnicas mínimas para la instalación de líneas espantapájaros. Las presentes directrices adicionales tienen por objeto contribuir a la preparación y aplicación de las normas relativas a las líneas espantapájaros para buques palangreros. Aunque estas directrices son bastante explícitas, es recomendable que se mejore la eficacia de las líneas espantapájaros sobre la base de la experiencia, siempre cumpliendo los requisitos del cuadro anterior. Las directrices tienen en cuenta variables medioambientales y operativas, como las condiciones meteorológicas, la velocidad de la calada y el tamaño del buque, todas las cuales influyen en las prestaciones de las líneas espantapájaros y en su capacidad para proteger a los cebos de las aves. El diseño y la utilización de las líneas espantapájaros pueden presentar diferencias para tener en cuenta estas variables siempre que ello no perjudique sus prestaciones. Las líneas espantapájaros deben ser objeto de mejoras constantes, razón por la cual las presentes directrices deberían revisarse en el futuro.

Diseño de las líneas espantapájaros

1. Un dispositivo de arrastre adecuado en la sección sumergida de la línea espantapájaros puede mejorar el tramo aéreo.
2. La sección emergente debería ser lo suficientemente ligera para que sus movimientos sean imprevisibles, con objeto de evitar que las aves se habitúen, pero lo suficientemente pesada para impedir que se desvíe por la acción del viento.
3. Se recomienda fijar la línea al buque mediante un eslabón giratorio resistente a fin de evitar que esta se enrede.
4. Las serpentinas deberían estar fabricadas con un material brillante y que produzca movimientos vivos e imprevisibles (por ejemplo, una cuerda fina y sólida en una envoltura de poliuretano rojo) y estar suspendidas de un eslabón giratorio de tres vías resistente (siempre para evitar que se enreden), fijado a la línea espantapájaros.
5. Cada serpentina debería estar compuesta de dos o más hebras.
6. Cada par de serpentinas debería poder desengancharse por medio de un mosquetón, lo que aumenta la eficacia de la estiba de la línea.

Instalación de las líneas espantapájaros

1. La línea debería ir suspendida de un poste sólidamente fijado al buque. Este poste debería colocarse lo más alto posible, de manera que la línea proteja el cebo a lo largo de una buena distancia por la popa del buque sin enredarse con el arte de pesca. A mayor altura del poste, mayor protección del cebo. Por ejemplo, una altura aproximada de 7 m por encima de la línea de flotación proporciona una protección del cebo de aproximadamente 100 m.
2. En caso de que los buques utilicen solamente una línea espantapájaros, esta debería instalarse a barlovento de los cebos sumergidos. Si se instalan anzuelos cebados en el lado exterior de la estela, el punto de fijación de la línea espantapájaros al buque debería colocarse varios metros al exterior del costado del buque en el que se calen los cebos. En caso de que los buques utilicen dos líneas espantapájaros, los anzuelos cebados deberían calarse dentro de la zona delimitada por las dos líneas espantapájaros.
3. Se recomienda la instalación simultánea de varias líneas, con objeto de proteger aún más los cebos de las aves.
4. Debido al riesgo de que la línea se rompa o se enrede, conviene que el buque lleve a bordo líneas espantapájaros de repuesto, a fin de poder sustituir las líneas dañadas y permitir así que las operaciones de pesca se efectúen sin interrupción. Pueden instalarse dispositivos de separación en la línea espantapájaros para minimizar los problemas operativos y de seguridad en caso de que un palangre que flote se enrede o se enmarañe con la parte sumergida de una línea espantapájaros.
5. Cuando se utilice una lanzadora de cebo (BCM), los pescadores deberían coordinar el funcionamiento de este dispositivo con la línea espantapájaros, para lo cual se deberían cerciorar de que la BCM lance el cebo directamente en la zona protegida por la línea espantapájaros. En caso de que utilicen una BCM (o múltiples BCM) que permita realizar el lanzamiento a babor y a estribor, se recomienda utilizar dos líneas espantapájaros.
6. Cuando se lance la brazolada a mano, los pescadores deberían asegurarse de que los anzuelos cebados y las secciones enrolladas de la brazolada se lancen en la zona protegida por la línea espantapájaros, evitando las turbulencias de la hélice, que pueden reducir la velocidad de descenso.
7. Se insta a los pescadores a instalar cabrestantes manuales, eléctricos o hidráulicos a fin de facilitar la instalación y la recogida de las líneas espantapájaros.

ANEXO VI

REQUISITOS DETALLADOS PARA LA LIBERACIÓN DE TORTUGAS MARINAS

En lo que respecta a las prácticas de manipulación segura:

- i) Cuando vaya a sacarse una tortuga marina del agua, se utilizará una cesta elevadora, un salabardo o una red de inmersión adecuada para subir a bordo las tortugas que estén enganchadas o enredadas en artes de pesca. No se izará del agua ninguna tortuga marina mediante un sedal que esté fijado o enredado en el cuerpo de la tortuga. Si no puede sacarse del agua con seguridad la tortuga marina, la tripulación debe cortar el sedal lo más cerca posible del anzuelo, sin provocar más daños innecesarios a la tortuga.
- ii) En los casos en que se suban tortugas marinas a bordo, los operadores o la tripulación del buque evaluarán, antes de su liberación, el estado de las tortugas marinas que se hayan capturado o que hayan quedado enredadas. Se conservarán a bordo, en la medida de lo posible, las tortugas que tengan dificultades para moverse o que no reaccionen, y se las asistirá de una manera que sea coherente con la maximización de su supervivencia antes de su liberación. Esas prácticas se describen con más detalle en las Directrices de la FAO para reducir la mortalidad de las tortugas marinas en las operaciones de pesca.
- iii) En la medida de lo posible, las tortugas marinas que sean manipuladas en operaciones de pesca o durante los programas nacionales de observadores (por ejemplo, actividades de marcado) serán manipuladas de un modo acorde con las Directrices de la FAO para reducir la mortalidad de las tortugas marinas en las operaciones de pesca.

En lo que respecta al uso de cortadores de sedales:

- i) Los buques palangreros llevarán a bordo cortadores de sedales y los utilizarán cuando, en el proceso de liberación, no sea posible extraer el anzuelo sin dañar a las tortugas marinas.
- ii) Los demás tipos de buques que utilizan artes de pesca en los que las tortugas marinas pueden quedarse enredadas llevarán a bordo cortadores de sedales y utilizarán estas herramientas para quitar los artes de pesca de forma segura y liberar a las tortugas marinas.

En lo que respecta al uso de dispositivos de extracción de anzuelos:

- i) Los buques palangreros llevarán a bordo dispositivos de extracción de anzuelos a fin de extraer de manera efectiva los anzuelos de las tortugas marinas.
 - ii) Cuando una tortuga marina se trague un anzuelo, no se hará nada para tratar de extraerlo. Por el contrario, deberá cortarse el sedal lo más cerca posible del anzuelo sin provocar más daños innecesarios a la tortuga.
-

ANEXO VII

TRANSBORDO EN PUERTO

1. El transbordo en puerto por parte de buques de la Unión, o en puertos de la Unión, de tónidos y especies afines y cualquier otra especie capturada en asociación con estas especies en la zona del Convenio de la CICAA seguirá los procedimientos siguientes:

Obligaciones de notificación

2. Buque pesquero
 - 2.1. Al menos 48 horas antes de las operaciones de transbordo, el patrón del buque pesquero notificará a las autoridades del Estado del puerto el nombre del buque de transporte y la fecha y hora del transbordo.
 - 2.2. El patrón del buque pesquero comunicará, en el momento del transbordo, a su Estado miembro del pabellón, lo siguiente:
 - las cantidades de tónidos y especies afines, si es posible por poblaciones, que se vayan a transbordar,
 - las cantidades de las demás especies capturadas en asociación con tónidos y especies afines por especies, si se conoce, que se vayan a transbordar,
 - la fecha y el lugar de transbordo,
 - el nombre, número de matrícula y pabellón del buque de transporte receptor, y
 - la ubicación geográfica de las capturas por especies y, si procede, por poblaciones, de un modo coherente con las zonas estadísticas de la CICAA.
 - 2.3. El patrón del buque pesquero de que se trate rellenará y transmitirá a su Estado miembro del pabellón la declaración de transbordo de la CICAA, así como su número en el registro de la CICAA de buques pesqueros, en su caso, a más tardar 15 días después del transbordo.

3. Buque receptor

- 3.1. Como mínimo 24 horas antes del inicio del transbordo, así como al finalizar este, el patrón del buque de transporte receptor comunicará a las autoridades del Estado del puerto las cantidades de capturas de tónidos y especies afines transbordadas a su buque, y rellenará y transmitirá la declaración de transbordo de la CICAA a las autoridades competentes en un plazo de 24 horas.
- 3.2. Como mínimo 48 horas antes del desembarque, el patrón del buque de transporte receptor rellenará una declaración de transbordo de la CICAA y la transmitirá a las autoridades competentes del Estado de desembarque.

Cooperación del Estado del puerto y el Estado de desembarque

4. El Estado del puerto y el Estado de desembarque a que se refieren los puntos anteriores examinarán la información recibida de conformidad con lo dispuesto en el presente anexo, también en cooperación con la PCC del pabellón del buque pesquero, según sea necesario, para determinar la concordancia entre las capturas declaradas, los transbordos y los desembarques de cada buque. Esta verificación se llevará a cabo de manera que se ocasione al buque el mínimo de interferencias e inconvenientes y se evite el deterioro del pescado.

Elaboración de informes

5. Cada Estado miembro del pabellón del buque pesquero incluirá en su informe anual a la CICAA información detallada sobre los transbordos realizados por sus buques.

ANEXO VIII

PROGRAMA REGIONAL DE OBSERVADORES DE LA CICAA PARA LOS TRANSBORDOS EN EL MAR

1. Los Estados miembros exigirán que los buques de transporte incluidos en el registro de la CICAA de buques autorizados a recibir transbordos en la zona del Convenio de la CICAA y que realicen transbordos en el mar lleven un observador regional de la CICAA durante cada operación de transbordo en la zona del Convenio de la CICAA.
2. Los observadores serán nombrados por la CICAA e irán a bordo de los buques de transporte autorizados a recibir transbordos en la zona del Convenio de la CICAA desde grandes buques palangreros pelágicos que enarboles el pabellón de una PCC que aplique el programa regional de observadores de la CICAA.

Designación de los observadores

3. Para el desempeño de sus funciones, los observadores designados deben poseer las cualificaciones siguientes:
 - capacidad demostrada para identificar artes de pesca y especies de la CICAA, y se dará una gran preferencia a quienes tengan experiencia como observadores en buques palangreros pelágicos,
 - conocimiento satisfactorio de las medidas de conservación y gestión de la CICAA,
 - capacidad de observar y registrar con exactitud,
 - conocimiento satisfactorio de la lengua del Estado miembro del pabellón del buque objeto de observación.

Obligaciones del observador

4. Los observadores:
 - a) deben haber terminado la formación técnica exigida por las directrices establecidas por la CICAA;
 - b) no podrán ser nacionales o ciudadanos del Estado del pabellón del buque de transporte receptor;
 - c) deben ser capaces de desempeñar las funciones indicadas en el punto 5;
 - d) deben estar incluidos en la lista de observadores que lleva la CICAA;
 - e) no podrán ser miembros de la tripulación del gran buque palangrero pelágico ni del buque de transporte, ni empleados de la empresa del gran buque palangrero pelágico o del buque de transporte.
5. El observador supervisará el cumplimiento por el gran buque palangrero pelágico y el buque de transporte de las medidas de conservación y de gestión pertinentes adoptadas por la CICAA. Entre las funciones de los observadores se cuentan, en particular, las siguientes:
 - 5.1. Visitar el gran buque palangrero pelágico que tenga la intención de transbordar a un buque de transporte, teniendo en cuenta las consideraciones reflejadas en el punto 9 y, antes de que se efectúe el transbordo:
 - a) comprobar la validez de la autorización o la licencia del buque pesquero para la captura de túnidos y especies afines y cualquier otra especie capturada en asociación con estas especies en la zona del Convenio de la CICAA;
 - b) inspeccionar las autorizaciones previas del buque pesquero para transbordar en el mar expedidas por la PCC del pabellón y, en su caso, por el Estado ribereño;
 - c) comprobar y anotar la cantidad total de capturas a bordo por especies y, si es posible, por poblaciones, y las cantidades que van a transbordarse al buque de transporte;
 - d) comprobar que el sistema de localización de buques (SLB) está en funcionamiento y examinar el cuaderno diario de pesca y comprobar las anotaciones efectuadas en él, en la medida de lo posible;
 - e) verificar si alguna de las capturas a bordo es resultado de transferencias desde otros buques y comprobar la documentación sobre estas transferencias;
 - f) en caso de que se indique la existencia de cualquier infracción que afecte al buque pesquero, notificar inmediatamente la infracción o infracciones al patrón del buque de transporte (teniendo debidamente en cuenta las posibles consideraciones de seguridad) y a la empresa que aplique el programa de observadores, que lo comunicará inmediatamente a las autoridades de la PCC del pabellón del buque pesquero, y
 - g) recoger en el informe del observador los resultados de esos cometidos efectuados en el buque pesquero.

- 5.2. Observar las actividades del buque de transporte y:
- anotar y comunicar las actividades de transbordo realizadas;
 - verificar la posición del buque cuando esté realizando operaciones de transbordo;
 - observar y estimar las cantidades de túnidos y especies afines transbordadas por especies, si se conocen, y, si es posible, por poblaciones;
 - observar y estimar las cantidades de las demás especies capturadas en asociación con túnidos y especies afines por especies, si se conocen;
 - verificar y anotar el nombre del gran buque palangrero pelágico correspondiente y su número de registro de la CICAA;
 - verificar los datos contenidos en la declaración de transbordo, comparándolos también con el cuaderno diario de pesca del gran buque palangrero pelágico, cuando sea posible;
 - certificar los datos contenidos en la declaración de transbordo;
 - refrendar con su firma la declaración de transbordo, y
 - observar y estimar las cantidades de producto, por especies, cuando se descargue en el puerto en el que el observador desembarque a fin de verificar que coinciden con las cantidades recibidas durante el transbordo en el mar.
- 5.3. Además, el observador:
- elaborará un informe diario de las actividades de transbordo del buque de transporte;
 - redactará informes generales en los que se compile la información recogida con arreglo a las funciones del observador y brindará al patrón la oportunidad de incluir en ellos cualquier información pertinente;
 - presentará a la Secretaría de la CICAA los informes generales a los que se refiere la letra b) en un plazo de 20 días desde el final del período de observación;
 - desempeñará cualquier otra función que establezca la CICAA.
6. Los observadores dispensarán un tratamiento confidencial a toda la información relativa a las operaciones de pesca y a los propietarios del gran buque palangrero pelágico, y aceptarán este requisito por escrito como condición para su nombramiento como observador.
7. Los observadores cumplirán todos los requisitos recogidos en las leyes y normas del Estado del pabellón y, cuando sea pertinente, del Estado ribereño, bajo cuya jurisdicción se encuentre el buque al que haya sido asignado el observador.
8. Los observadores respetarán la jerarquía y las reglas generales de conducta por las que se rige todo el personal del buque, siempre que dichas reglas no interfieran con los deberes que incumben al observador en virtud del presente programa, ni con las obligaciones del personal del buque que se recogen en el punto 9.

Obligaciones de los Estados del pabellón de los buques de transporte

9. Las condiciones asociadas a la aplicación del programa regional de observadores en relación con los Estados del pabellón de los buques de transporte y sus patrones incluyen, en particular, lo siguiente:
- los observadores tendrán acceso al personal del buque, a la documentación pertinente y a los artes y el equipo;
 - cuando así lo soliciten, los observadores también tendrán acceso al equipo que se indica a continuación (en caso de que los buques a los que hayan sido asignados dispongan de él), con el fin de facilitarles el desempeño de las funciones indicadas en el punto 5:
 - equipo de navegación por satélite,
 - pantallas de radar, cuando estén en uso,
 - equipo electrónico de comunicación, y
 - balanza utilizada para pesar los productos transbordados;
 - se proporcionará a los observadores alojamiento a bordo (alojamiento, comida e instalaciones sanitarias adecuadas), en condiciones iguales a las de los oficiales;
 - se proporcionará a los observadores espacio suficiente en el puente o en la timonera para sus labores administrativas, así como espacio en la cubierta para el ejercicio de sus funciones de observación;

- e) se permitirá que los observadores determinen la ubicación y el método óptimos para observar las operaciones de transbordo y estimar las especies/poblaciones y las cantidades transbordadas. A este respecto, el patrón del buque de transporte, prestando la debida atención a las consideraciones prácticas y de seguridad, debe satisfacer las necesidades de los observadores, lo que incluirá, previa solicitud, la colocación del producto en la cubierta del buque de transporte, con carácter temporal, para su inspección por los observadores, y prever un tiempo suficiente para que estos puedan desempeñar sus funciones. Las observaciones se realizarán de forma que se reduzcan al mínimo las interferencias y se evite poner en riesgo la calidad de los productos transbordados;
- f) a la luz de lo dispuesto en el punto 10, el patrón del buque de transporte se asegurará de que se preste toda la asistencia necesaria al observador a fin de garantizar su transporte de un modo seguro entre el buque de transporte y los buques pesqueros, si las condiciones meteorológicas o de otro tipo permiten tal intercambio, y
- g) el Estado miembro del pabellón velará por que los patrones, la tripulación y los armadores no entorpezcan ni intimiden a los observadores durante el desempeño de sus funciones ni interfieran con ellos, los influyeran, los sobornen o los intenten sobornar.

Obligaciones de los grandes buques palangreros pelágicos durante los transbordos

10. Se autorizará a los observadores a visitar el buque pesquero, si lo permiten las condiciones meteorológicas y de otro tipo, y se les facilitará acceso al personal, a toda la documentación pertinente y a las zonas del buque necesarias para desempeñar las funciones indicadas en el punto 5. El patrón del buque pesquero se asegurará de que se preste toda la asistencia necesaria al observador a fin de garantizar su transporte de un modo seguro entre el buque de transporte y los buques pesqueros. En caso de que las condiciones representen un riesgo inaceptable para el bienestar del observador de manera que no sea factible realizar una visita al gran buque palangrero pelágico antes del inicio de las operaciones de transbordo, todavía podrán llevarse a cabo estas operaciones.

Honorarios de los observadores

11. Los costes ligados a la ejecución del presente programa serán financiados por la PCC del pabellón del gran buque palangrero pelágico que desee realizar operaciones de transbordo. Los honorarios se calcularán a partir de los costes totales del programa. Estos honorarios se abonarán en una cuenta especial de la Secretaría de la CICAA, la cual gestionará la cuenta para la ejecución del programa.
 12. Ningún gran buque palangrero pelágico podrá participar en el programa de transbordos en el mar sin que se hayan abonado los honorarios, tal como se exige en el punto 11.
-

DIRECTIVAS

DIRECTIVA (UE) 2017/2108 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 15 de noviembre de 2017

por la que se modifica la Directiva 2009/45/CE sobre las reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de texto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Para mantener el alto nivel de seguridad y con ello la confianza de los pasajeros que proporcionan las normas comunes de seguridad recogidas en la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾, y para proteger las condiciones de igualdad para todos, es necesario mejorar la aplicación de esta Directiva. La Directiva 2009/45/CE debe aplicarse únicamente a los buques y naves de pasaje para los que se han concebido las normas de seguridad de dicha Directiva. Por tanto, deben excluirse de su ámbito de aplicación algunos tipos de nave específicos, y en particular las embarcaciones auxiliares, los barcos de vela y los buques que transporten, por ejemplo a instalaciones en alta mar, a personal especializado que no se dedique a las actividades comerciales del buque.
- (2) Las embarcaciones auxiliares transportadas en un buque se utilizan para transferir pasajeros desde buques de pasaje directamente a tierra y viceversa, por la ruta marítima segura más corta. No están indicadas ni deben utilizarse para otro tipo de servicios, como las excursiones turísticas por la costa. Tales excursiones deben realizarse en buques que cumplan los requisitos de los buques de pasaje del Estado ribereño, tal y como se recogen, entre otros, en las directrices de la OMI (MSC.1/Circ.1417, Directrices para las embarcaciones auxiliares de los buques de pasaje). Los Estados miembros y la Comisión deben promover el debate en la OMI con miras a revisar las directrices a fin de incrementar la seguridad. La Comisión debe evaluar la necesidad de que las directrices sean obligatorias.
- (3) La Directiva 2009/45/CE excluye de su ámbito de aplicación los buques de pasaje carentes de propulsión mecánica. Los barcos de vela no deben certificarse de conformidad con dicha Directiva, toda vez que su propulsión mecánica solo está prevista para fines auxiliares y de emergencia. Por consiguiente, la Comisión debe evaluar la necesidad de unos requisitos europeos comunes para esta categoría de buques de pasaje para el año 2020.
- (4) Las instalaciones en alta mar utilizan buques que transportan personal industrial. Dicho personal industrial debe completar con éxito un curso de formación obligatoria en materia de seguridad y cumplir determinados criterios obligatorios de idoneidad física. Por lo tanto, se le debe aplicar una normas de seguridad diferentes y específicas, al margen del ámbito de aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros y la Comisión deben respaldar activamente los trabajos en curso de la OMI en el ámbito de las normas de seguridad para los buques para instalaciones en alta mar a raíz de la Resolución MSC.418(97) de la OMI.

⁽¹⁾ DO C 34 de 2.2.2017, p. 167.

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

⁽³⁾ 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).

- (5) El programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) ha puesto de manifiesto que no todos los Estados miembros certifican con arreglo a la Directiva 2009/45/CE los buques de aluminio. Ello crea una situación de desigualdad contraria al objetivo de alcanzar un alto nivel de seguridad en beneficio de los pasajeros que efectúan travesías nacionales en los Estados miembros de la Unión. A fin de evitar el peligro de una aplicación no uniforme debida a diferentes interpretaciones de la definición del aluminio como material equivalente, y a la aplicabilidad de las normas de seguridad contra incendios correspondientes, que dan lugar a diferentes interpretaciones del ámbito de aplicación de la Directiva, es necesario precisar la noción de «material equivalente» de la Directiva 2009/45/CE. Los Estados miembros deben poder optar por medidas más estrictas de prevención de incendios, de conformidad con las disposiciones de la presente Directiva en materia de requisitos de seguridad adicionales.
- (6) Un número considerable de buques de pasaje fabricados en aleación de aluminio efectúan conexiones marítimas regulares y frecuentes entre distintos puertos dentro de un mismo Estado miembro. Habida cuenta de que el cumplimiento de las prescripciones establecidas por esta Directiva tendría graves consecuencias para estas operaciones de transporte y para las condiciones socioeconómicas conexas, así como repercusiones financieras y técnicas tanto para los buques existentes como para los nuevos, los Estados miembros deben tener la posibilidad de aplicar la legislación nacional a estos buques de pasaje durante un período de tiempo limitado, velando al mismo tiempo por que se mantenga debidamente el nivel de seguridad.
- (7) Con el fin de aumentar de la claridad jurídica y la coherencia, y aumentar así el nivel de seguridad, es preciso que una serie de definiciones y referencias se actualicen y hagan concordar con normas conexas internacionales o de la Unión. Pero para ello es preciso que no se modifique el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/45/CE. En particular, la definición de buque tradicional debe hacerse concordar mejor con la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, aunque manteniendo los criterios actuales de año de construcción y tipo de material. La definición de yate o nave de recreo debe armonizarse mejor con el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974 (Convenio SOLAS de 1974).
- (8) De acuerdo con el principio de proporcionalidad, las prescripciones vigentes en virtud del Convenio SOLAS de 1974 han resultado difíciles de adaptar a los pequeños buques de pasaje de menos de 24 metros de eslora. Por otro lado, los buques pequeños se fabrican principalmente con materiales distintos del acero, por lo que solo un número muy limitado de ellos han sido certificados de conformidad con la Directiva 2009/45/CE. A falta de problemas específicos de seguridad y de normas adecuadas en la Directiva 2009/45/CE, los buques por debajo de 24 metros de eslora deben, por lo tanto, quedar excluidos del ámbito de aplicación de dicha Directiva y someterse a normas de seguridad específicas determinadas por los Estados miembros, que están mejor situados para evaluar las limitaciones locales de navegación para tales buques en términos de distancia a la costa o al puerto y de condiciones meteorológicas. A la hora de establecer dichas normas, los Estados miembros deben tener en cuenta las directrices que va a publicar la Comisión. Dichas directrices deben tomar en consideración todos los acuerdos y convenios internacionales de la OMI, en su caso, y evitar crear requisitos adicionales que vayan más allá de las normas internacionales existentes. Se invita a la Comisión a que adopte dichas directrices lo antes posible.
- (9) Para simplificar más las definiciones de las zonas marítimas contempladas en la Directiva 2009/45/CE, y minimizar la carga soportada por los Estados miembros, deben suprimirse los criterios redundantes o inadecuados. Aunque manteniendo el mismo nivel de seguridad, es preciso simplificar la determinación de las zonas marítimas en las que pueden navegar los buques de la clase C y D suprimiendo el criterio de «donde pueden refugiarse los pasajeros en caso de naufragio» y eliminando la «distancia hasta un abrigo». La idoneidad de un determinado litoral costero para constituir un abrigo es un parámetro dinámico que los Estados miembros solo pueden evaluar caso por caso. Si fuera necesario, cualquier eventual restricción operativa para un determinado buque con respecto a su distancia de un lugar de abrigo, debe hacerse constar en el Certificado de seguridad de buques de pasaje.
- (10) Debido a las características climatológicas y geográficas específicas, y al elevado número de islas que deben conectarse con regularidad y frecuencia en Grecia, tanto con el continente como entre ellas, y el elevado número de posibles conexiones marítimas consiguente, Grecia debe poder quedar exenta de la obligación de establecer zonas marítimas. En lugar de esta obligación, debe permitirse a Grecia clasificar los buques de pasaje en función de la ruta marítima específica en la que naveguen, pero manteniendo los mismos criterios y las mismas normas de seguridad para las distintas clases de buques de pasaje.
- (11) Para evitar las consecuencias negativas no intencionadas que provocan las disposiciones vigentes, conforme a las cuales los buques de mercancías transformados no pueden ser considerados buques de pasaje nuevos, debe precisarse que los requisitos de conversión se aplican no solo a los buques de pasaje existentes, sino a cualquier buque.

⁽¹⁾ 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).

- (12) Habida cuenta de que, de conformidad con la Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, el Estado rector del puerto puede inspeccionar un buque de pasaje o una nave de pasaje de gran velocidad que enarboles un pabellón distinto del de dicho Estado cuando realicen travesías nacionales, las disposiciones específicas del artículo 5, apartado 3, de la Directiva 2009/45/CE son redundantes, por lo que deben suprimirse.
- (13) Habida cuenta de las diferencias de planteamiento entre los requisitos del Convenio SOLAS de 1974 sobre estabilidad después de avería y las disposiciones específicas de la Unión sobre estabilidad después de avería de los buques de pasaje de transbordo rodado recogidas la Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, la evaluación de la necesidad de la Directiva 2003/25/CE y de su valor añadido debe basarse en si los citados requisitos del Convenio SOLAS de 1974 garantizan el mismo nivel de seguridad.
- (14) Para aumentar la transparencia y facilitar la notificación de exenciones, equivalencias y medidas adicionales de seguridad por parte de los Estados miembros, la Comisión debe crear y mantener una base de datos. En ella deben incluirse las medidas notificadas en su forma propuesta y en su forma adoptada. Las medidas adoptadas deben ponerse a disposición del público.
- (15) Habida cuenta de los cambios introducidos por el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), deben actualizarse en consecuencia las competencias conferidas a la Comisión para la ejecución de la Directiva 2009/45/CE. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.
- (16) A fin de tener en cuenta las novedades a nivel internacional y la experiencia, y para aumentar la transparencia, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE por lo que respecta a la no aplicación, a los efectos de la presente Directiva, de las modificaciones de los instrumentos internacionales, en caso necesario, y a la actualización de los requisitos técnicos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (17) Habida cuenta de que las referencias específicas del artículo 14 a los trabajos en curso en el seno de la OMI han quedado obsoletas, debe suprimirse dicho artículo. Sin embargo, los objetivos generales de la actuación internacional para mejorar la seguridad de los buques de pasaje y para establecer unas condiciones de competencia equitativas siguen siendo pertinentes y deben perseguirse de conformidad con los Tratados. A tal fin, los Estados miembros y la Comisión deben trabajar en el marco de la OMI para revisar y mejorar las reglas del Convenio SOLAS de 1974.
- (18) Es importante que todas las sanciones adoptadas por los Estados miembros se apliquen correctamente y sean eficaces, proporcionadas y disuasivas.
- (19) Habida cuenta del ciclo completo de seguimiento de las visitas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), la Comisión debe evaluar la aplicación de la Directiva 2009/45/CE a más tardar el 21 de diciembre de 2026 y debe presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo al respecto. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión para recopilar toda la información que sea necesaria para llevar a cabo dicha evaluación.
- (20) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros que carecen de litoral, que no tienen puertos y que no tienen buques que enarboles su pabellón a los que sea de aplicación la presente Directiva, dichos Estados miembros deben poder estar exentos de lo dispuesto en la presente Directiva. Esto significa que, en tanto se sigan respetando dichas condiciones, esos Estados miembros no estarán obligados a trasponer la presente Directiva.
- (21) El factor humano constituye una parte fundamental de la seguridad de un buque y de los procedimientos conexos. A fin de mantener un alto nivel de seguridad, es necesario tomar en consideración la relación entre la seguridad, la vida a bordo, las condiciones de trabajo y la formación de la tripulación, incluida la formación relacionada con operaciones transfronterizas de rescate y emergencia en consonancia con los requisitos internacionales. Los Estados miembros y la Comisión deben por tanto desempeñar un papel proactivo a escala internacional a fin de supervisar y mejorar la dimensión social de la gente de mar a bordo de buques.

⁽¹⁾ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

⁽²⁾ Directiva 2003/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de abril de 2003, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado (DO L 123 de 17.5.2003, p. 22).

⁽³⁾ 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).

- (22) Con el fin de facilitar los procesos de aplicación, la AESM debe apoyar a la Comisión y a los Estados miembros de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (23) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2009/45/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2009/45/CE

La Directiva 2009/45/CE se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) “convenios internacionales”: los convenios siguientes, incluidos sus protocolos y modificaciones, es decir, en sus versiones actualizadas:

i) el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1974 (Convenio SOLAS de 1974), y

ii) el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966;»;

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) “código de estabilidad sin avería”: el “Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques regidos por los instrumentos de la OMI” contenido en la Resolución A.749(18), de 4 de noviembre de 1993, o el “Código Internacional de estabilidad sin avería, 2008”, contenido en la Resolución MSC.267(85) de la OMI, de 4 de diciembre de 2008, en sus versiones actualizadas;»;

c) la letra g), inciso ii), se sustituye por el texto siguiente:

«ii) su velocidad máxima, tal como se define en la regla 1.4.30 del Código de naves de gran velocidad, 1994, y la regla 1.4.38 del Código de naves de gran velocidad, 2000, no sobrepase los 20 nudos;»;

d) la letra m) se sustituye por el texto siguiente:

«m) “altura de proa”: la definida en la regla 39 del Convenio internacional sobre líneas de carga, de 1966;»;

e) en la letra q), el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«q) “zona marítima”: toda zona marítima o ruta marítima definida conforme al artículo 4;»;

f) la letra r) se sustituye por el texto siguiente:

«r) “zona portuaria”: una zona que no es una zona marítima establecida de acuerdo con el artículo 4, definida por el Estado miembro que goza de jurisdicción sobre la misma, que se extiende hasta la construcción permanente más alejada de tierra que forma parte del sistema del puerto o hasta los límites definidos por accidentes geográficos naturales que protegen un estuario o un área resguardada del mismo tipo;»;

g) se suprime la letra s);

h) la letra u) se sustituye por el texto siguiente:

«u) “Estado rector del puerto”: el Estado miembro en cuyo territorio se encuentran el puerto o los puertos entre los cuales efectúa una travesía nacional un buque o nave que enarbola el pabellón de otro Estado miembro;»;

i) la letra v) se sustituye por el texto siguiente:

«v) “organización reconocida”: una organización reconocida de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (*);

(*) Reglamento (CE) n.º 391/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques (DO L 131 de 28.5.2009, p. 11).»;

(1) Reglamento (CE) n.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DO L 208 de 5.8.2002, p. 1).

j) la letra y) se sustituye por el texto siguiente:

«y) “persona con movilidad reducida”: toda persona que tenga dificultades particulares para utilizar los transportes públicos, incluyendo a las personas de edad avanzada, las personas con discapacidad, las personas que sufren minusvalías sensoriales y las personas en silla de ruedas, las mujeres embarazadas y las personas que acompañen a niños de corta edad;»;

k) se añaden las letras siguientes:

«z) “barco de vela”: todo buque impulsado por velas, aun cuando esté equipado con propulsión mecánica para fines auxiliares y de emergencia;

z bis) “material equivalente”: aleación de aluminio o de cualquier otro material incombustible que, por sí o debido al aislamiento de que vaya provisto, mantiene unas propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero después de la exposición pertinente al ensayo estándar de exposición al fuego;

z ter) “ensayo estándar de exposición al fuego”: aquel en que unas muestras de los mamparos o cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar tiempo-temperatura, de conformidad con el método de prueba especificado en el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, recogido en la Resolución MSC.307(88) de la OMI, de 3 de diciembre de 2010, en su versión actualizada;

z quater) “buques tradicionales”: toda clase de buques de pasaje históricos diseñados antes de 1965, y sus réplicas, construidos predominantemente con los materiales originales, también los diseñados para fomentar y promover los oficios tradicionales y la náutica que sirven como monumentos culturales vivos, maniobrados con arreglo a los principios tradicionales de la náutica y la técnica;

z quinques) “yate de recreo o nave de recreo”: una embarcación que no se utilice para el comercio, con independencia de su medio de propulsión;

z sexies) “embarcación auxiliar”: toda embarcación transportada en un buque para trasladar a más de doce pasajeros desde un buque de pasaje estacionario a tierra y viceversa;

z septies) “buque de servicio para instalaciones en alta mar”: todo buque utilizado para transportar y alojar a personal de una industria que no trabaje a bordo y que sea esencial para la actividad del buque;

z octies) “nave de servicio para instalaciones en alta mar”: toda nave utilizada para transportar y alojar a personal industrial que no trabaje a bordo y que sea esencial para la actividad económica de la nave;

z nonies) “reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia”: alguna de las acciones siguientes:

- todo cambio que altere considerablemente las dimensiones del buque, como su prolongación mediante la adición de un cuerpo intermedio,
- todo cambio que altere considerablemente la capacidad de carga de pasajeros de un buque, como convertir la cubierta para vehículos en alojamiento para pasajeros,
- todo cambio que incremente considerablemente la vida de servicio del buque, como renovar el alojamiento de pasajeros en toda una cubierta,
- toda conversión de cualquier tipo de buque en buque de pasaje.».

2) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a los siguientes buques y naves de pasaje, con independencia de su pabellón, cuando realicen travesías nacionales:

- a) los buques de pasaje, nuevos o existentes, de eslora igual o superior a 24 metros;
- b) las naves de pasaje de gran velocidad.

Todo Estado miembro, en su calidad de Estado rector del puerto, velará por que los buques de pasaje y naves de pasaje de gran velocidad que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea un Estado miembro cumplan con todo lo dispuesto en la presente Directiva, antes de permitirles dedicarse a realizar travesías nacionales en dicho Estado miembro.

2. La presente Directiva no se aplicará a

- a) los buques de pasaje siguientes:
 - i) buques de guerra y de transporte de tropas,
 - ii) barcos de vela,

- iii) buques carentes de propulsión mecánica,
 - iv) naves construidas con materiales distintos del acero o equivalentes y no contempladas en las normas relativas a las naves de gran velocidad [Resoluciones MSC.36(63) o MSC.97(73)] o naves de sustentación dinámica [Resolución A.373 (X)],
 - v) buques de madera y construcción primitiva,
 - vi) buques tradicionales,
 - vii) yates de recreo,
 - viii) buques utilizados exclusivamente en zona portuaria,
 - ix) buques de servicio para instalaciones en alta mar, o
 - x) embarcaciones auxiliares;
- b) las naves de pasaje de gran velocidad siguientes:
- i) buques de guerra y de transporte de tropas,
 - ii) naves de recreo,
 - iii) naves utilizadas exclusivamente en zonas portuarias, o
 - iv) naves de servicio para instalaciones en alta mar.

3. Los Estados miembros que no tienen puertos marítimos ni buques de pasaje o naves que enarbolan su pabellón incluidas dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva podrán quedar eximidos de la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva, excepto en lo que respecta a la obligación que se establece en el segundo párrafo.

Aquellos Estados miembros que deseen acogerse a dicha exención se lo comunicarán a la Comisión a más tardar el 21 de diciembre de 2019 si cumplen las condiciones y, a continuación, informarán a la Comisión anualmente de cualquier cambio posterior. Dichos Estados miembros podrán no autorizar a los buques de pasaje o naves que entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva a que enarbolan su pabellón hasta que la hayan incorporado a su Derecho interno y aplicado.».

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

«Artículo 4

Clasificación de las zonas marítimas y clases de buques de pasaje

1. Las zonas marítimas se dividen en las siguientes categorías:

“Zona A”	zona marítima fuera de las zonas B, C y D.
“Zona B”	zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén en ningún momento a más de 20 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea y que se hallan fuera de las zonas C y D.
“Zona C”	zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén en ningún momento a más de 5 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea, pero fuera de la zona D, si la hubiere. Además, la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 2,5 metros debe ser inferior al 10 % en un período de un año si el buque va a utilizarse todo el año, o en un período determinado si va a prestar un servicio estacional como, por ejemplo, en verano.
“Zona D”	zona marítima cuyas coordenadas geográficas no estén en ningún momento a más de 3 millas de la línea de la costa contadas a la altura media de la marea. Además, la probabilidad de que se supere una altura característica de las olas de 1,5 metros debe ser inferior al 10 % en un período de un año si el buque va a utilizarse todo el año, o en un período determinado si va a prestar un servicio estacional como, por ejemplo, en verano.

2. Cada Estado miembro:
- establecerá, y actualizará cuando sea necesario, una lista de zonas marítimas bajo su jurisdicción;
 - determinará el límite interior de la zona marítima más próximo a la línea de su costa;
 - publicará la lista en una base de datos pública que se podrá consultar en el sitio de internet de la autoridad marítima competente;
 - notificará a la Comisión la localización de dicha información y cuándo se introducen modificaciones en la lista.
3. Como excepción a la obligación de establecer una lista de zonas marítimas, Grecia podrá establecer, y actualizar en caso necesario, una lista de rutas marítimas que cubran las rutas marítimas en Grecia, utilizando los criterios correspondientes a las categorías establecidas en el apartado 1.
4. Los buques de pasaje se dividirán en las clases siguientes, según las zonas en que puedan navegar:

“Clase A”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas A, B, C y D.
“Clase B”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas B, C y D.
“Clase C”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por zonas C y D.
“Clase D”:	buques de pasaje que realizan travesías nacionales por la Zona D.

5. Para las naves de pasaje de gran velocidad serán de aplicación las categorías definidas en el capítulo 1, apartados 1.4.10 y 1.4.11, del Código de naves de gran velocidad de 1994, o en el capítulo 1, apartados 1.4.12 y 1.4.13, del Código de naves de gran velocidad de 2000.».

4) El artículo 5 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Todo Estado miembro, en su calidad de Estado rector del puerto, reconocerá el certificado de seguridad para naves de pasaje de gran velocidad y el permiso de explotación expedidos por otro Estado miembro a las naves de pasaje de gran velocidad que realicen travesías nacionales, o el certificado de seguridad de buques de pasaje a que se refiere el artículo 13 expedido por otro Estado miembro a los buques de pasaje que realicen travesías nacionales.»;

b) se suprime el apartado 3;

c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Se considerará que el equipo marino que cumpla los requisitos de la Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (*) es conforme con lo dispuesto en la presente Directiva.

(*) Directiva 2014/90/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, sobre equipos marinos, y por la que se deroga la Directiva 96/98/CE del Consejo (DO L 257 de 28.8.2014, p. 146).».

5) El artículo 6 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) el casco, la maquinaria principal y auxiliar y las instalaciones eléctricas y automáticas se construirán y mantendrán de manera conforme a las normas especificadas para la clasificación en las reglas de una organización reconocida u otras normas equivalentes utilizadas por una Administración de conformidad con el artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*);

(*) Directiva 2009/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre reglas y normas comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas (DO L 131 de 28.5.2009, p. 47).».

ii) se suprime la letra c);

- b) en el apartado 2, letra b),
- se suprime el inciso ii),
 - el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:
 - «iii) no obstante lo dispuesto en los incisos i) y ii), los buques de pasaje nuevos de clase D quedan exentos del requisito de la altura mínima de la proa establecido en el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966;»;
- c) el apartado 3 se modifica como sigue:
- i) las letras c) y d) se sustituyen por el texto siguiente:
 - «c) los buques de pasaje existentes de clases C y D cumplirán las prescripciones específicas que les correspondan de la presente Directiva y, en aquellos aspectos no regulados por dichas prescripciones, las normas de la Administración del Estado de abanderamiento; estas normas brindarán un nivel de seguridad equivalente al de los capítulos II-1 y II-2 del anexo I, teniendo en cuenta las condiciones operativas locales específicas de las zonas marítimas en que las mencionadas clases de buques están autorizadas a operar; antes de que los buques de pasaje existentes de clases C y D puedan realizar travesías nacionales regulares en un Estado rector del puerto, la Administración del Estado de abanderamiento tendrá que obtener primero el acuerdo del Estado rector del puerto con respecto a dichas normas;
 - d) en caso de que un Estado miembro considere que las normas exigidas por el Estado rector del puerto en virtud de la letra c) del presente apartado resultan poco razonables, informará inmediatamente de este extremo a la Comisión. La Comisión adoptará actos de ejecución que contengan su decisión sobre si esas normas son razonables. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.»;
 - ii) se suprimen las letras e) y f);
- d) el apartado 4 se modifica como sigue:
- i) en la letra a), el tercer guion se sustituye por el texto siguiente:
 - «— cumplan íntegramente las prescripciones del Código de seguridad para naves de sustentación dinámica (Código NSD) contenido en la Resolución A.373(10) de la OMI, en su versión actualizada;»;
 - ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
 - «c) la construcción y el mantenimiento de naves de pasaje de gran velocidad y su equipo cumplirán las normas para la clasificación de las naves de gran velocidad de una organización reconocida o normas equivalentes utilizadas por una administración con arreglo al artículo 11, apartado 2, de la Directiva 2009/15/CE.»;
- e) se añaden los apartados siguientes:
- «5. Por lo que se refiere tanto a buques nuevos como existentes, las reparaciones, alteraciones y modificaciones de importancia y los correspondientes equipamientos cumplirán las prescripciones aplicables a los buques nuevos establecidas en el apartado 2, letra a); cuando en un buque se hagan alteraciones destinadas exclusivamente a mejorar la flotabilidad, estas no se considerarán modificaciones de importancia.
6. Los buques construidos en un material equivalente antes del 20 de diciembre de 2017 deberán cumplir los requisitos de la presente Directiva modificativa antes del 22 de diciembre de 2025.
7. No obstante lo dispuesto en la presente Directiva, los Estados miembros que el 20 de diciembre de 2017 cuenten con más de sesenta buques de pasaje fabricados en aleación de aluminio que enarboleden su pabellón, podrán eximir de lo dispuesto en la presente Directiva a los siguientes buques de pasaje durante los períodos siguientes:
- a) buques de pasaje de las clases B, C y D fabricados en aleación de aluminio después del 20 de diciembre de 2017 durante un período de diez años desde dicha fecha, y
 - b) buques de pasaje de las clases B, C y D fabricados en aleación de aluminio antes del 20 de diciembre de 2017 durante un período de doce años desde dicha fecha,
- siempre que dichos buques naveguen exclusivamente entre puertos del Estado miembro de que se trate.

Todo Estado miembro que desee acogerse a esta excepción deberá notificar a la Comisión su intención de hacerlo, a más tardar el 21 de diciembre de 2019, así como el contenido de la excepción. Deberá también comunicar a la Comisión toda modificación posterior. La Comisión informará a los demás Estados miembros, de conformidad con el artículo 9, apartado 4.».

6) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los buques de pasaje de transbordo rodado de la clase C con quillas que estuviesen colocadas o que se encontrasen en una fase similar de construcción a partir del 1 de octubre de 2004 y todos los buques de pasaje de transbordo rodado de las clases A y B cumplirán lo dispuesto en los artículos 6, 8 y 9 de la Directiva 2003/25/CE.»;

b) se suprime el apartado 2.

7) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) en el apartado 3, se suprime el párrafo segundo;

b) se suprime el apartado 4.

8) El artículo 9 se modifica como sigue:

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

«2. Con arreglo al procedimiento establecido en el apartado 4, un Estado miembro podrá adoptar disposiciones equivalentes a determinados requisitos específicos de la presente Directiva, a condición de que sean al menos tan eficaces como tales requisitos.»;

b) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. Los Estados miembros que recurran a los derechos establecidos en los apartados 1, 2 o 3 seguirán el procedimiento establecido en los párrafos segundo a séptimo del presente apartado.

El Estado miembro deberá notificar a la Comisión las medidas que se propone adoptar, e incluir en dicha notificación pormenores suficientes que confirmen que se mantiene debidamente el nivel de seguridad.

Si en el plazo de los seis meses siguientes a la notificación la Comisión adopta actos de ejecución que contengan una decisión de que las medidas propuestas no están justificadas, se pedirá al Estado miembro que las modifique o que se abstenga de adoptarlas. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.

Las medidas adoptadas se especificarán en la legislación nacional correspondiente y se comunicarán a la Comisión y a los demás Estados miembros.

Todas estas medidas se aplicarán a todos los buques de pasaje de la misma clase o naves que operen en las mismas condiciones especificadas, sin discriminación por motivo de pabellón, nacionalidad o lugar de establecimiento de la naviera.

Las medidas contempladas en el apartado 3 solo serán aplicables en tanto el buque o nave navegue en las condiciones especificadas.

Los Estados miembros notificarán a la Comisión las medidas mencionadas en los párrafos segundo y cuarto por medio de una base de datos que la Comisión establecerá y mantendrá a tal fin, y a la que la Comisión y los Estados miembros tendrán acceso. La Comisión dará a conocer las medidas adoptadas a través de un sitio web accesible al público.»;

c) en el apartado 5, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) la Comisión adoptará actos de ejecución que contengan su decisión, esté o no la decisión del Estado miembro de suspender la explotación de ese buque o nave, o de imponer medidas adicionales, justificada por la existencia de un peligro grave para la seguridad de la vida, los bienes o el medio ambiente y, en caso de que la suspensión o la imposición de medidas adicionales no estén justificadas, se pedirá al Estado miembro interesado que retire la suspensión o las medidas. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11, apartado 2.».

9) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) las referencias específicas a los “convenios internacionales” y las resoluciones de la OMI que se mencionan en el artículo 2, letras g), m), q) y z *ter*), en el artículo 3, apartado 2, letra a), en el artículo 6, apartado 1, letra b) y en el artículo 6, apartado 2, letra b).»;

b) en el apartado 2:

i) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) adaptar las especificaciones técnicas contenidas en las modificaciones que se introduzcan en los convenios internacionales para los buques de clase B, C y D y para embarcaciones, en función de la experiencia adquirida.»

ii) se añaden las letras siguientes:

«c) simplificar y aclarar los elementos técnicos, en función de la experiencia adquirida al aplicarlos;

d) actualizar las referencias a otros instrumentos de la Unión aplicables a los buques de pasaje nacionales.»

c) los apartados 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 10 *bis* en lo referente a la adopción de las modificaciones a la presente Directiva a que se refieren los apartados 1 y 2 del presente artículo.

4. En circunstancias excepcionales, cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado de la Comisión y con el fin de evitar una amenaza grave e inaceptable para la seguridad marítima, la salud, la vida o las condiciones de trabajo a bordo o el medio ambiente marino, o para evitar una incompatibilidad con la legislación marítima de la Unión, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 10 *bis*, que modifiquen la presente Directiva con objeto de no aplicar, a efectos de la presente Directiva, las enmiendas a los instrumentos internacionales contempladas en el artículo 2.

Estos actos delegados se adoptarán al menos tres meses antes de que expire el plazo establecido internacionalmente 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.»

10) Se inserta el artículo 10 *bis* siguiente:

«Artículo 10 *bis*

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 10, apartados 3 y 4, se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 10, apartados 3 y 4, se otorgarán a la Comisión por un período de siete años a partir del 20 de diciembre de 2017. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 10, apartados 3 y 4, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de adoptar un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10, apartados 3 y 4, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.»

- 11) El artículo 11 se modifica 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.
- 12) El artículo 12 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Todo buque de pasaje será sometido a los reconocimientos indicados en las letras a) a c), por parte de la Administración del Estado de abanderamiento:
- a) un reconocimiento antes de que el buque entre en servicio;
- b) un reconocimiento periódico, realizado cada doce meses, y
- c) reconocimientos adicionales, según convenga.»;
- b) se suprime el apartado 2.
- 13) El artículo 13 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Todos los buques de pasaje nuevos y existentes que cumplan los requisitos de la presente Directiva irán provistos de un certificado de seguridad de buques de pasaje de conformidad con la presente Directiva. El certificado se ajustará al formato recogido en el anexo II y será expedido por la Administración del Estado de abanderamiento tras un reconocimiento inicial, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 1, letra a).»;
- b) en el apartado 3, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:
- «Antes de expedir el permiso de utilización a las naves de pasaje de gran velocidad que realicen travesías nacionales en un Estado rector del puerto, la Administración del Estado de abanderamiento se pondrá de acuerdo con este último sobre cualesquiera condiciones operativas relacionadas con la explotación de la nave en dicho Estado. La Administración del Estado de abanderamiento hará constar esas condiciones en el permiso de explotación.»;
- c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:
- «4. Las medidas adicionales de seguridad, las equivalencias y las exenciones concedidas a un buque o nave de conformidad con el artículo 9, apartados 1, 2 y 3, se harán constar en el certificado de la nave.».
- 14) Se suprime el artículo 14.
- 15) se inserta el artículo siguiente:
- «Artículo 16 bis

Revisión

La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 22 de diciembre de 2026...».

- 16) El anexo I se modifica como sigue:
- a) en el capítulo II-2, parte A, punto 13.1, el párrafo primero sustituye por el texto siguiente:
- «En todos los buques habrá expuestos permanentemente, para orientación de los oficiales, planos de disposición general que muestren claramente respecto de cada cubierta los puestos de control, las distintas secciones de contención de incendios limitadas por divisiones de clase "A", las secciones limitadas por divisiones de clase "B" y detalles acerca de los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios, instalación de rociadores, dispositivos extintores, medios de acceso a los distintos compartimientos, cubiertas, etc., y el sistema de ventilación, con detalles acerca de la ubicación de los mandos de los ventiladores y la de las válvulas de mariposa, así como los números de identificación de los ventiladores que haya al servicio de cada sección. O bien, si la Administración lo juzga oportuno, los pormenores que anteceden podrán figurar en un folleto del que se facilitará un ejemplar a cada oficial y del que siempre habrá un ejemplar a bordo en un sitio accesible. Los planos y folletos se mantendrán al día, y cualquier cambio producido se anotará en ellos tan pronto como sea posible. La exposición contenida en dichos planos y folletos irá en el idioma oficial del Estado de abanderamiento. Si ese idioma no es el inglés ni el francés, se acompañará una traducción a uno de estos dos idiomas. Cuando el buque realice travesías nacionales en otro Estado miembro, se acompañará una traducción al idioma oficial del Estado rector del puerto, en caso de que este idioma no sea ni el inglés ni el francés.»;

- b) en el capítulo III, epígrafe 2, nota 1 del cuadro, primer párrafo, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Las embarcaciones de supervivencia pueden ser botes salvavidas o balsas salvavidas, o una combinación de ambas, conforme a lo dispuesto en la regla III/2.2. Cuando las travesías se efectúen por aguas abrigadas o en condiciones climáticas favorables, teniendo en cuenta las recomendaciones de la circular MSC/Circ.1046 de la OMI, la Administración del Estado de abanderamiento podrá aceptar, siempre que no se oponga el Estado miembro rector del puerto.».

Artículo 2

Transposición

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

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

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas contendrán una 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 medidas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

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 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 15 de noviembre de 2017.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

A. TAJANI

Por el Consejo

El Presidente

M. MAASIKAS

DIRECTIVA (UE) 2017/2109 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 15 de noviembre de 2017**

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 texto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) Disponer con exactitud y prontitud de una información exacta acerca del número o la identidad de las personas que se encuentran a bordo de un buque es esencial para la preparación y eficacia de las operaciones de búsqueda y salvamento. 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 eficacia de las operaciones. Algunos aspectos de la cooperación están regulados por la Directiva 98/41/CE del Consejo ⁽³⁾.
- (2) Los resultados del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) y la experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva 98/41/CE han demostrado que las autoridades competentes no siempre cuentan con información sobre las personas a bordo. Por esta razón, 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. La digitalización permitirá también facilitar el acceso a información relativa a un número significativo de pasajeros en caso de emergencia o después de un accidente en el mar.
- (3) En los últimos diecisiete años se han realizado importantes progresos tecnológicos en los medios de comunicación y en el almacenamiento de datos acerca de los desplazamientos de los buques. 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). Tanto el Derecho de la Unión como los derechos nacionales garantizan que los buques cumplan las obligaciones de información derivadas de estos sistemas. Es necesario avanzar ahora en materia de innovación tecnológica, ampliando los resultados obtenidos hasta el momento, en particular a nivel internacional, y velando por mantener siempre el criterio de neutralidad tecnológica.
- (4) La recopilación, transmisión e intercambio de datos sobre los buques ha sido posible gracias a la ventanilla única nacional, que ha simplificado y armonizado estas actividades, a la que hace referencia la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, y al sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet) mencionado en la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾. La información sobre las personas a bordo exigida por la Directiva 98/41/CE debe, por lo tanto, ser comunicada a la ventanilla

⁽¹⁾ DO C 34 de 2.2.2017, p. 172.

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

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

única nacional, lo cual permite a la autoridad competente acceder fácilmente a los datos en caso de emergencia o tras un accidente en el mar. El número de personas a bordo debe ser comunicado a la ventanilla única nacional empleando los medios técnicos apropiados, cuya elección debe dejarse a la discreción de los Estados miembros. Como alternativa, debe ser comunicado a la autoridad designada mediante el sistema de identificación automática.

- (5) A fin de facilitar el suministro e intercambio de la información comunicada en virtud de la presente Directiva y de reducir la carga administrativa, los Estados miembros deben hacer uso de las formalidades informativas armonizadas establecidas por la Directiva 2010/65/UE. En caso de que se produzca un accidente que afecte a más de un Estado miembro, los Estados miembros deben poner dicha información a disposición de los demás Estados miembros a través del sistema SafeSeaNet.
- (6) Con el fin de que los Estados miembros tengan tiempo suficiente para añadir nuevas funcionalidades a las ventanillas únicas nacionales, es oportuno prever un período transitorio durante el cual los Estados miembros tengan la posibilidad de mantener el sistema actual de registro de personas a bordo de buques de pasaje.
- (7) Los avances en el desarrollo de las ventanillas únicas nacionales deben servir de base para impulsar una ventanilla única europea en el futuro.
- (8) Los Estados miembros deben animar a los operadores, y en especial a los operadores más pequeños, a hacer uso de la ventanilla única nacional. Sin embargo, a fin de garantizar el cumplimiento del principio de proporcionalidad, los Estados miembros deben tener la posibilidad de eximir, en condiciones específicas, a los operadores más pequeños que todavía no hagan uso de la ventanilla única nacional y efectúen principalmente travesías nacionales cortas de menos de 60 minutos, de la obligación de comunicar el número de personas a bordo a la ventanilla única nacional.
- (9) A fin de tener en cuenta la localización geográfica específica de las islas de Heligoland y Bornholm y la naturaleza de las conexiones de transporte entre cada una de ellas y el continente, debe concederse a Alemania, Dinamarca y Suecia un plazo adicional para recabar la lista de personas a bordo y, durante un período transitorio, para comunicar dicha información con arreglo al sistema actual.
- (10) Los Estados miembros deben continuar teniendo la posibilidad de reducir el umbral de 20 millas para registrar y comunicar la lista de personas a bordo. Este derecho incluye aquellas travesías en las que los buques de pasaje que transportan un elevado número de pasajeros hacen escalas sucesivas en puertos situados a menos de 20 millas de distancia en el curso de una única travesía más larga. En estos casos, los Estados miembros deben poder reducir el umbral de 20 millas para que sea posible registrar la información exigida por la presente Directiva con respecto a los pasajeros a bordo que hayan embarcado en el primer puerto o en puertos intermedios.
- (11) Para proporcionar a los allegados información oportuna y fiable en caso de accidente, reducir retrasos innecesarios en la asistencia consular u otros servicios y facilitar los procedimientos de identificación, los datos comunicados deben incluir la nacionalidad de las personas a bordo. En las travesías de más de 20 millas, la relación de datos exigidos se debe simplificar y precisar haciéndola concordar, en la medida de lo posible, con las obligaciones de información destinada a la ventanilla única nacional.
- (12) Dada la disponibilidad de medios electrónicos de registro de datos, y teniendo en cuenta el hecho de que los datos personales se recopilan antes de la salida del buque, el plazo de 30 minutos fijado actualmente por la Directiva 98/41/CE debe reducirse a 15 minutos.
- (13) Es importante que todas las personas a bordo reciban instrucciones claras de actuación para casos de emergencia, con arreglo a requisitos internacionales.
- (14) Para aumentar la claridad jurídica y la coherencia con la legislación de la Unión en la materia y, en particular, con la Directiva 2009/45/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, es necesario actualizar o eliminar una serie de referencias obsoletas, ambiguas y confusas. La definición de «buque de pasaje» debe ajustarse a la de otros actos legislativos de la Unión, manteniendo el ámbito de aplicación de la presente Directiva. La definición de «aguas abrigadas» debe ser sustituida por un concepto ajustado a la Directiva 2009/45/CE a efectos de las exenciones de la presente Directiva, garantizando a la vez la proximidad de instalaciones de búsqueda y salvamento. La definición de «persona designada» debe modificarse para reflejar las nuevas tareas, entre las que ya no se incluye la de conservar la información. La definición de «autoridad designada» debe incluir a las autoridades competentes que tengan acceso directo o indirecto a la información requerida por la presente Directiva. Las obligaciones correspondientes relativas a los sistemas de registro de pasajeros de las compañías deben suprimirse.

⁽¹⁾ 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).

- (15) La presente Directiva no se debe aplicar a yates o naves de recreo. En particular, esta Directiva no se debe aplicar a yates de recreo o naves de recreo fletados a casco desnudo que no hayan estado anteriormente al servicio de una actividad económica de transporte de pasajeros.
- (16) 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. Para garantizar la coherencia de la información, deben poder efectuarse controles aleatorios.
- (17) En la medida en que las medidas previstas en la Directiva 98/41/CE y en la Directiva 2010/65/UE conllevan el tratamiento de datos personales, este tratamiento debe efectuarse de conformidad con la legislación de la Unión en materia de protección de datos personales, en particular el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ y el Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾. En particular y sin perjuicio de otras obligaciones legales en el cumplimiento de las disposiciones en materia de protección de datos, los datos personales recopilados de conformidad con la Directiva 98/41/CE no deben tratarse o utilizarse para ningún otro fin, ni conservarse más tiempo del necesario para los fines de aquella. Los datos personales deben por tanto borrarse automáticamente y sin retrasos injustificados una vez la travesía del buque haya concluido de forma segura, o, según proceda, al término de una investigación o un procedimiento judicial que tenga lugar tras un accidente o una emergencia.
- (18) Teniendo en cuenta los últimos avances tecnológicos y el coste de ejecución, cada compañía deberá aplicar las medidas técnicas y organizativas adecuadas para proteger los datos personales tratados de conformidad con la presente Directiva de una destrucción accidental o ilícita o una pérdida accidental, una alteración y su comunicación o acceso no autorizado, en consonancia con la legislación de la Unión y la legislación nacional en materia de protección de datos.
- (19) 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.
- (20) 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. Las medidas adoptadas deben hacerse públicas.
- (21) Los datos relativos a las notificaciones de exenciones y a las solicitudes de exención por parte de los Estados miembros deben estar armonizados y coordinados, según sea necesario, para que el uso de dichos datos sea lo más eficaz posible.
- (22) 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 conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾.
- (23) A fin de tener en cuenta las novedades que se van produciendo a nivel internacional y para aumentar la transparencia, en caso necesario 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 no aplicación, a efectos de la presente Directiva, de las modificaciones de los instrumentos internacionales. 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.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, 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 y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

- (24) 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 el 22 de diciembre de 2026 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 esa evaluación.
- (25) 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.
- (26) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros que no tienen litoral, puertos ni buques de pasaje que enarboleden su pabellón a los que sea de aplicación la presente Directiva, dichos Estados miembros deben ser eximidos de lo dispuesto en la presente Directiva. Esto significa que, en tanto se siga respetando dicha condición, esos Estados miembros no están obligados a incorporar la presente Directiva a su legislación.
- (27) El Supervisor Europeo de Protección de Datos, al que se consultó de conformidad con el artículo 28, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 45/2001, emitió sus observaciones formales el 9 de diciembre de 2016.
- (28) 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 se modifica como sigue:

a) el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

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

b) el sexto guion se sustituye por el texto siguiente:

«— “Persona designada”: la persona responsable designada por una compañía para que cumpla las obligaciones del Código CGS, si procede, 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 séptimo guion se sustituye por el texto siguiente:

«— “Autoridad designada”: la autoridad competente del Estado miembro responsable de las labores de búsqueda y salvamento, o encargada en caso de accidente, que tenga acceso a la información requerida por la presente Directiva.»;

d) se suprime el noveno guion;

e) en el décimo guion, 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.»;

f) se añade el siguiente decimosegundo guion:

«— “Zona portuaria”: la zona definida en la letra r) del artículo 2 de la Directiva 2009/45/CE.»;

g) se añade el siguiente decimotercer guion:

«— “Yate de recreo o nave de recreo”: una embarcación que no se utilice para el comercio, con independencia de su medio de propulsión.»;

2) El artículo 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 3

1. La presente Directiva se aplicará a los buques de pasaje, con excepción de:

- los buques de guerra o de transporte de tropas,
- los yates de recreo y naves de recreo,
- los buques utilizados exclusivamente en zona portuaria o en vías de navegación interior.

2. Los Estados miembros que no tienen puertos marítimos ni buques de pasaje que enarboles su pabellón que entren dentro del ámbito de aplicación de la presente Directiva podrán quedar eximidos de la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva, excepto por lo que respecta a la obligación que se establece en el párrafo segundo.

Aquellos Estados miembros que deseen acogerse a dicha exención se lo comunicarán a la Comisión a más tardar el 21 de diciembre de 2019 si cumplen las condiciones y, a continuación, informarán a la Comisión anualmente de cualquier cambio posterior. Dichos Estados miembros podrán no autorizar a los buques de pasaje que entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva a que enarboles su pabellón hasta que la hayan incorporado a su Derecho interno y aplicado.».

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 a bordo se comunicará al capitán del buque de pasaje y se notificará utilizando los medios técnicos apropiados en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (*) o, si así lo decide el Estado miembro, se comunicará a la autoridad designada mediante el sistema de identificación automática.

Durante un período transitorio de seis años desde el 20 de diciembre de 2017, los Estados miembros podrán continuar permitiendo que esa información se comunique o bien a la persona designada por la compañía para registrar a los pasajeros o bien a través del sistema con base en tierra de la compañía que desempeñe las mismas funciones, en lugar de tener que notificarla en la ventanilla única o a la autoridad designada mediante el sistema de identificación automática.

(*) 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. Cuando un buque de pasaje zarpe de un puerto situado en un Estado miembro y realice travesías en las que la distancia navegada desde el punto de partida al puerto siguiente sea superior a 20 millas, se deberá registrar la información siguiente:

- los apellidos de las personas a bordo, sus nombres propios, su género, su nacionalidad, sus fechas de nacimiento,
- cuando el pasajero la facilite voluntariamente, información sobre los cuidados o asistencia especiales que pudiera necesitar en caso de emergencia,
- si el Estado miembro así lo decide, y cuando el pasajero lo facilite voluntariamente, un número de contacto en caso de emergencia.

2. La información enumerada en el apartado 1 se recabará antes de la salida del buque de pasaje y se notificará 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 15 minutos después de su salida.

3. Durante un período transitorio de seis años a partir del 20 de diciembre de 2017, los Estados miembros podrán continuar permitiendo que esa información se comunique a la persona designada por la compañía o a través del sistema con base en tierra de la compañía que desempeñe las mismas funciones, en lugar de notificarla en la ventanilla única.

4. Sin perjuicio de otras obligaciones legales conforme a la legislación nacional y de la Unión sobre protección de datos, los datos personales recabados a efectos de la presente Directiva no se tratarán ni utilizarán a ningún otro efecto. Dichos datos personales deberán tratarse siempre de conformidad con la legislación de la Unión en materia de protección de datos y privacidad y deberán borrarse automáticamente y sin retrasos injustificados cuando ya no sean necesarios.».

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

«2. Cada Estado miembro, respecto de los buques de pasaje que enarbolan pabellón de un tercer país y 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 la información indicada en el artículo 4, apartado 1, y en el artículo 5, apartado 1, se facilite de acuerdo con el artículo 4, apartado 2, y con el artículo 5, apartado 2.»

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

«Artículo 8

1. Cada compañía responsable de explotar un buque de pasaje deberá nombrar para el registro de pasajeros a una persona responsable de comunicar la información contemplada en los artículos 4 y 5, en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE o a la autoridad designada mediante el sistema de identificación automatizado.

2. Los datos personales recopilados de acuerdo con el artículo 5 de la presente Directiva no serán conservados por la compañía durante más tiempo del necesario a efectos de la presente Directiva, y en cualquier caso solo hasta el momento en que la travesía en cuestión haya llegado a término sin percances y los datos hayan sido comunicados en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE. Sin perjuicio de otras obligaciones legales específicas requeridas en virtud de la legislación nacional o de la Unión, incluso para fines estadísticos, desde el momento en que la información ya no es necesaria para los fines señalados, será borrada automáticamente y sin retrasos injustificados.

3. 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 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se modifica como sigue:

- se suprime la letra a),
- las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«2. Un Estado miembro de cuyo puerto zarpe un buque de pasaje podrá eximirlo de la obligación de notificar el número de personas a bordo en la ventanilla única establecida con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2010/65/UE, siempre y cuando el buque de pasaje en cuestión no sea una nave de gran velocidad, que efectúe servicios regulares en trayectos inferiores a una hora entre escalas exclusivamente en la zona marítima D, establecida en virtud del artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE, y que la proximidad de instalaciones de búsqueda y salvamento esté garantizada en dicha zona marítima.

Un Estado miembro podrá eximir a los buques de pasaje que efectúen viajes entre dos puertos, o viajes de ida y vuelta al mismo puerto sin escalas intermedias, de las obligaciones establecidas en el artículo 5 de la presente Directiva, siempre y cuando el buque en cuestión opere exclusivamente en la zona marítima D, definida en el artículo 4 de la Directiva 2009/45/CE, y que la proximidad de instalaciones de búsqueda y salvamento esté garantizada en dicha área.»

- se añade el párrafo siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 2, y sin perjuicio del período transitorio establecido en el artículo 5, apartado 3, los siguientes Estados miembros podrán aplicar las exenciones que se exponen a continuación:

- i) Alemania podrá ampliar el plazo para recabar y notificar la información mencionada en el artículo 5, apartado 1, a una hora después de la salida en el caso de los buques de pasaje que efectúan travesías de ida o vuelta a la Isla Heligoland, y
- ii) Dinamarca y Suecia podrán ampliar el plazo para recabar y notificar la información mencionada en el artículo 5, apartado 1, a una hora después de la salida en el caso de los buques de pasaje que efectúan travesías de ida o vuelta a la Isla Boornholm.»

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, a la que tendrán acceso la Comisión y los Estados miembros. La Comisión publicará las medidas adoptadas en un sitio web accesible al público;

b) si en los seis meses siguientes a tal notificación considera que la exención no está justificada o que podría tener efectos adversos sobre la competencia, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución, requiriendo al Estado miembro para que modifique o anule su decisión. 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 adoptar actos de ejecución, requiriendo al Estado miembro para que modifique la decisión propuesta o para que 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

1. Los Estados miembros velarán por que las compañías cuenten con un procedimiento para el registro de datos que garantice que la información exigida por la presente Directiva se notifique con exactitud y a su debido tiempo.

2. 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.

3. Los datos personales recopilados de acuerdo con el artículo 5 no serán conservados por los Estados miembros durante más tiempo del necesario para los fines de la presente Directiva, y, en cualquier caso, solo:

a) hasta el momento en que la travesía en cuestión haya llegado a término sin percances y, pero en cualquier caso, transcurridos como máximo 60 días desde que zarpó el buque, o

b) en caso de emergencia o después de un accidente, hasta que haya terminado la eventual investigación o los procedimientos judiciales.

4. Sin perjuicio de otras obligaciones legales específicas requeridas en virtud de la legislación nacional o de la Unión, incluidas obligaciones para fines estadísticos, una vez que la información ya no sea necesaria para los fines de la presente Directiva, será borrada automáticamente y sin demora injustificada.».

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) Se inserta el siguiente artículo:

«Artículo 11 bis

1. El tratamiento de datos personales con arreglo a la presente Directiva se realizará de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

2. El tratamiento de datos personales por parte de las instituciones y órganos de la Unión con arreglo a la presente Directiva, como en la ventanilla única o en la SafeSeaNet, se realizará de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo (**).

(*) Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de abril de 2016 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 y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

(**) 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).».

11) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 12

1. En circunstancias excepcionales, cuando esté debidamente justificado por un análisis apropiado de la Comisión y con el fin de evitar una amenaza grave e inaceptable para la seguridad marítima o una incompatibilidad con la legislación marítima de la Unión, la Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 12 bis que modifiquen la presente Directiva con objeto de no aplicar, a efectos de la presente Directiva, las enmiendas a los instrumentos internacionales contempladas en el artículo 2.

2. Estos actos delegados deberán ser adoptados al menos tres meses antes de que expire el plazo establecido internacionalmente para la aceptación tácita de la enmienda en cuestión, o de la fecha prevista para la entrada en vigor de dicha enmienda. 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 enmienda en sus Derechos nacionales o de aplicarla al instrumento internacional en cuestión.».

12) Se añade el artículo siguiente:

«Artículo 12 bis

1. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 12 se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refiere el artículo 12 se otorgan a la Comisión por un período de siete años a partir del 20 de diciembre de 2017. La Comisión elaborará un informe sobre esa delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de 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, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el uno ni el otro 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.».

13) El artículo 13 se modifica 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;

14) Se añade el artículo 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 22 de diciembre de 2026.

A más tardar el 22 de diciembre de 2022, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe provisional sobre la aplicación de la presente Directiva.».

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

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

Cuando los Estados miembros adopten las referidas medidas, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán la forma de efectuar 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 son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 15 de noviembre de 2017.

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
A. TAJANI

Por el Consejo
El Presidente
M. MAASIKAS

DIRECTIVA (UE) 2017/2110 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 15 de noviembre de 2017****sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ⁽¹⁾,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

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

⁽¹⁾ DO C 34 de 2.2.2017, p. 176.

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

⁽³⁾ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (DO L 131 de 28.5.2009, p. 57).

⁽⁴⁾ Directiva 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad (DO L 138 de 1.6.1999, p. 1).

- (5) La Directiva 1999/35/CE estableció que, una vez cada doce meses, los Estados de acogida debían realizar un reconocimiento específico y un reconocimiento durante una travesía regular. Si bien el objetivo de este requisito era garantizar que estas dos inspecciones se llevaran a cabo dejando pasar un suficiente intervalo de tiempo, el control de adecuación REFIT puso de manifiesto que no siempre ocurre así. Con la finalidad de clarificar el régimen de inspecciones y de garantizar la existencia de un marco de inspección armonizado que garantice un nivel de seguridad elevado, teniendo en cuenta al mismo tiempo las necesidades comunes de los servicios de pasajeros, se debe aclarar que las dos inspecciones anuales deben tener lugar a intervalos regulares de aproximadamente seis meses. Si el buque está en servicio, entre dichas inspecciones sucesivas no deben transcurrir menos de cuatro ni más de ocho meses.
- (6) La Directiva 1999/35/CE hace referencia a «reconocimientos» en lugar de a «inspecciones». El término «reconocimiento» se utiliza en los convenios internacionales para indicar que los Estados de abanderamiento están obligados a supervisar el cumplimiento de las normas internacionales por los buques y a expedir o renovar, si procede, certificados. Sin embargo, el régimen especial de inspección de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular no puede considerarse un reconocimiento, y los formularios de inspección correspondientes no son, ni pueden considerarse, certificados de navegabilidad. Por lo tanto, el término «reconocimiento» debe ser sustituido por «inspección» cuando se refiere a las inspecciones específicas actualmente previstas en la Directiva 1999/35/CE.
- (7) Dado su perfil específico de riesgo, los buques de pasaje de transbordo rodado y las naves de pasaje de gran velocidad deben ser inspeccionados periódicamente, con carácter prioritario. Toda inspección de buques de pasaje de transbordo rodado y de naves de pasaje de gran velocidad comprendida en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE debe incluirse en el número total de inspecciones anuales llevadas a cabo por cada Estado miembro.
- (8) La compañía debe pagar los costes relacionados con las inspecciones que tengan como consecuencia la prohibición de salida de los buques.
- (9) A fin de tener en cuenta las novedades que se van produciendo a nivel internacional, así como la experiencia, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la no aplicación, a efectos de la presente Directiva, de las modificaciones de los instrumentos internacionales, en caso necesario, y a la actualización de los requisitos técnicos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽¹⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (10) La Directiva 2009/16/CE debe modificarse para garantizar que se mantienen el contenido y la frecuencia de las inspecciones de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad. Por consiguiente, se deben incluir en la Directiva 2009/16/CE disposiciones específicas para las inspecciones y verificaciones de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular que están sujetos a control por el Estado rector del puerto.
- (11) Cuando se efectúen inspecciones con arreglo a la Directiva 2009/16/CE, se debe hacer todo lo posible por evitar una demora o inmovilización indebidas de un buque.
- (12) Resulta importante que se tengan en cuenta las condiciones de vida y de trabajo a bordo de la tripulación, así como la formación y cualificaciones de sus miembros, ya que las condiciones sociales, sanitarias y de seguridad se encuentran estrechamente interrelacionadas.
- (13) Habida cuenta del ciclo completo de seguimiento de las visitas de la Agencia Europea de Seguridad Marítima, la Comisión debe evaluar la aplicación de la presente Directiva a más tardar siete años después de la fecha de transposición de la presente Directiva y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo al respecto. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión para recopilar toda la información necesaria a fin de llevar a cabo esta evaluación.
- (14) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros sin litoral, una norma de disposiciones mínimas debe permitir a estos Estados miembros no aplicar lo dispuesto en la presente Directiva, lo que quiere decir que esos Estados miembros no están obligados a incorporar la presente Directiva a su Derecho interno, siempre que cumplan determinados criterios.
- (15) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar la seguridad en la explotación de los buques de pasaje de transbordo rodado y de las naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, dada la dimensión del mercado interior del transporte

⁽¹⁾ DOL 123 de 12.5.2016, p. 1.

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

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

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

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

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

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

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

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

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

Artículo 3

Inspecciones preliminares

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

Artículo 4

Exenciones a la obligación de la inspección preliminar

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

Artículo 5

Inspecciones periódicas

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

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

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

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

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

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

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

*Artículo 8***Derecho de recurso**

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

Artículo 9

Costes

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

Artículo 10

Informes de inspección

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

Artículo 11

Sanciones

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

Artículo 12

Procedimiento de modificación

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

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

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

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan a la Comisión en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 12 se otorgan a la Comisión por un período de siete años a partir del 20 de diciembre de 2017. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 12 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará con los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 12 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

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

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

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

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

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

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

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

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

4) Se inserta el artículo 14 bis siguiente:

«Artículo 14 bis

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7) Se añade el anexo siguiente:

«ANEXO XVII

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

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

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

(*) Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo (DO L 315 de 30.11.2017, p. 61).

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

Artículo 15

Derogaciones

Queda derogada la Directiva 1999/35/CE.

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

Artículo 16

Revisión

La Comisión evaluará la aplicación de la presente Directiva y presentará los resultados de la evaluación al Parlamento Europeo y al Consejo a más tardar el 21 de diciembre de 2026.

*Artículo 17***Transposición**

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

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

Cuando los Estados miembros adopten dichas medidas, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

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

*Artículo 18***Entrada en vigor**

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

*Artículo 19***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 15 de noviembre de 2017.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

A. TAJANI

Por el Consejo

El Presidente

M. MAASIKAS

—

ANEXO I

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

Deberá verificarse lo siguiente:

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

ANEXO II

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

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

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

ANEXO III

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

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

1. Información sobre los pasajeros

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

2. Información sobre carga y estabilidad

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

3. Seguridad para la navegación

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

4. Consignas de seguridad

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

5. Anotaciones en el diario de navegación

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

6. Mercancías peligrosas

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

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

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

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

7. Sujeción de los vehículos de mercancías

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

8. Cubiertas de vehículos

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

9. Cierre de las puertas estancas

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

10. Patrullas contraincendios

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

11. Comunicaciones en caso de emergencia

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

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

12. Lengua de trabajo común a los tripulantes

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

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

13. Equipo de seguridad

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

14. Equipo de navegación y equipo radioeléctrico

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

15. Alumbrado de emergencia suplementario

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

16. Medios de evacuación

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

17. Limpieza de la cámara de máquinas

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

18. Eliminación de basuras

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

19. Plan de mantenimiento

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

20. Travesía

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

ANEXO IV

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

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

CORRECCIÓN DE ERRORES**Corrección de errores del Reglamento (UE) n.º 98/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, sobre la comercialización y la utilización de precursores de explosivos**

(Diario Oficial de la Unión Europea L 39 de 9 de febrero de 2013)

En la página 10, en el anexo I, cuadro, referencia en la nota 1 a pie de cuadro:

donde dice: «⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 948/2009 de la Comisión (DO L 287 de 31.10.2009, p. 1).»,

debe decir: «⁽¹⁾ Reglamento (CEE) n.º 2658/87 del Consejo, de 23 de julio de 1987, relativo a la nomenclatura arancelaria y estadística y al arancel aduanero común (DO L 256 de 7.9.1987, p. 1).».

En la página 11, en el anexo II, cuadro, referencia en la nota 1 a pie de cuadro:

donde dice: «⁽¹⁾ Reglamento (CE) n.º 948/2009.»,

debe decir: «⁽¹⁾ Reglamento (CEE) n.º 2658/87.».

ISSN 1977-0685 (edición electrónica)
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones de la Unión Europea
2985 Luxemburgo
LUXEMBURGO

ES