

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****(versión refundida)****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

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

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado, a la vista del texto conjunto aprobado el 3 de febrero de 2009 por el Comité de conciliación ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 95/21/CE del Consejo, de 19 de junio de 1995, relativa al control de los buques por el Estado del puerto ⁽⁴⁾, ha sido modificada de forma sustancial en varias ocasiones. Dado que han de introducirse otras modificaciones, conviene, para mayor claridad, proceder a su refundición.
- (2) La Comunidad está muy preocupada por los siniestros marítimos y la contaminación de los mares y costas de los Estados miembros.
- (3) La Comunidad está igualmente preocupada por las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques.
- (4) Se puede mejorar de manera efectiva la seguridad, la prevención de la contaminación y las condiciones de vida y de trabajo a bordo reduciendo drásticamente el

número de buques deficientes en aguas comunitarias, mediante una aplicación estricta de los Convenios y de los códigos y resoluciones internacionales.

- (5) De conformidad con la Decisión 2007/431/CE del Consejo, de 7 de junio de 2007, por la que se autoriza a los Estados miembros a ratificar, en interés de la Comunidad Europea, el Convenio sobre el trabajo marítimo, de 2006, de la Organización Internacional del Trabajo ⁽⁵⁾, los Estados miembros deben esforzarse a este respecto por ratificar, en las partes que son competencia de la Comunidad, dicho Convenio, lo antes posible, preferiblemente antes del 31 de diciembre de 2010.
- (6) La responsabilidad del control del cumplimiento por los buques de las normas internacionales sobre seguridad, prevención de la contaminación y mejora de las condiciones de vida y de trabajo corresponde ante todo al Estado de abanderamiento. Recurriendo si procede a organizaciones reconocidas, el Estado de abanderamiento garantiza totalmente que se realizan de forma completa y eficaz las inspecciones y reconocimientos realizados para expedir los correspondientes certificados. Corresponde a la compañía del buque la responsabilidad de mantener la condición del buque y del equipo del mismo tras la inspección en cumplimiento de los requisitos de los Convenios aplicables al buque. Sin embargo, se ha observado una falta grave de aplicación y observancia de las normas internacionales por parte de algunos de estos Estados. En lo sucesivo, como segundo nivel de defensa frente a los buques deficientes, conviene que los Estados rectores de puertos garanticen también el control del cumplimiento de las normas internacionales sobre seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, reconociendo que la inspección de control del Estado del puerto no es un reconocimiento y que los correspondientes documentos de inspección no son certificados de navegabilidad.
- (7) Una estrategia armonizada para el cumplimiento efectivo de estas normas internacionales por los Estados miembros, con respecto a los buques que utilicen sus puertos y naveguen por sus aguas jurisdiccionales, debe evitar el falseamiento de la competencia.
- (8) El sector marítimo es vulnerable a los atentados terroristas. Procede aplicar de forma efectiva medidas de protección del transporte, y que los Estados miembros vigilen sin desmayo el cumplimiento de las normas de protección procediendo a los correspondientes controles.

⁽¹⁾ DO C 318 de 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ DO C 229 de 22.09.2006, p. 38.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 25 de abril de 2007 (DO C 74 E de 20.3.2008, p. 584), Posición Común del Consejo de 6 de junio de 2008 (DO C 198 E de 5.8.2008, p. 1), Posición del Parlamento Europeo de 24 de septiembre de 2008 (no publicada aún en el Diario Oficial), Decisión del Consejo de 26 de febrero de 2009 y Resolución legislativa del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (no publicada aún en el Diario Oficial).

⁽⁴⁾ DO L 157 de 7.7.1995, p. 1.

⁽⁵⁾ DO L 161 de 22.6.2007, p. 63.

- (9) Debe aprovecharse la experiencia de la aplicación del Memorando de acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982 («el Memorando de acuerdo de París»).
- (10) La Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), creada por el Reglamento (CE) n^o 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, debe aportar el apoyo suficiente para una aplicación convergente y efectiva del sistema del control por el Estado rector del puerto. En particular, la AESM debe contribuir al desarrollo y funcionamiento de la base de datos de inspecciones creada en virtud de la presente Directiva y de un sistema comunitario armonizado para que los Estados miembros procedan a la formación y evaluación de la competencia de los inspectores encargados del control de los buques por parte del Estado rector del puerto.
- (11) El sistema eficiente de control del Estado rector del puerto debe aspirar a que todos los buques que hagan escala en un puerto o fondeadero de la Comunidad sean inspeccionados periódicamente. La inspección debe concentrarse en los buques deficientes, mientras que los buques de calidad, es decir, aquellos que dispongan de historiales de inspección satisfactorios o enarbolan el pabellón de un Estado que cumpla el sistema voluntario de auditorías de los Estados miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI), deben ser favorecidos con inspecciones menos frecuentes. A tal fin en particular, los Estados miembros deben dar prioridad general a la inspección de aquellos buques de perfil de riesgo alto.
- (12) Estos nuevos procedimientos de inspección deben incorporarse al sistema comunitario de control de buques por el Estado rector del puerto tan pronto como se hayan definido sus diversos aspectos y sobre la base de un sistema en el que se compartan las inspecciones de modo que los distintos Estados miembros contribuyan de forma equitativa al objetivo comunitario de un sistema de inspección exhaustivo y el volumen de inspecciones se comparta de forma equitativa entre los Estados miembros. Este sistema en el que se compartan las inspecciones debe revisarse teniendo en cuenta la experiencia adquirida con el nuevo sistema de control del Estado rector del puerto con vistas a mejorar su eficacia. Además, los Estados miembros deben contratar y mantener el personal necesario, incluidos inspectores cualificados, en función del volumen y características del tráfico marítimo en cada puerto.
- (13) El sistema de inspección creado por la presente Directiva tiene en cuenta los trabajos realizados en el marco del Memorando de acuerdo de París. Dado que cualquier novedad derivada de dicho Memorando debe ser aceptada a nivel comunitario antes de que se aplique en la UE, es preciso establecer y mantener una estrecha coordinación entre la Comunidad y el Memorando de acuerdo de París para facilitar la mayor convergencia posible.
- (14) La Comisión debe gestionar y actualizar la base de datos de inspecciones en estrecha colaboración con el Memorando de acuerdo de París. La base de datos de inspecciones debe introducir los datos de inspección de los Estados miembros y de todos los signatarios del Memorando de acuerdo de París. Hasta que sea plenamente operativo el sistema comunitario de información marítima SafeSeaNet y permita que se registren automáticamente en la base de datos de inspecciones los datos sobre las escalas de los buques, los Estados miembros deberán proporcionar a la Comisión la información necesaria para garantizar el adecuado seguimiento de la aplicación de la presente Directiva, en particular en lo que respecta a los movimientos de buques. Basándose en los datos de inspecciones que proporcionen los Estados miembros la Comisión debe extraer de la base de datos de inspecciones datos sobre el perfil de riesgo de los buques, sobre los buques que deberán inspeccionarse, y sobre los movimientos de los buques, y debe calcular los compromisos de inspección para cada Estado miembro. La base de datos de inspecciones deberá también poder servir de interfaz con otras bases de datos comunitarias sobre seguridad marítima.
- (15) Los Estados miembros deben procurar revisar el método de elaboración de la lista blanca, gris y negra de Estados de abanderamiento en el marco del Memorando de acuerdo de París para garantizar que sea equitativa, en particular respecto al trato a los Estados de abanderamiento con flotas pequeñas.
- (16) Las normas y procedimientos para las inspecciones de los Estados rectores de puertos, incluidos los criterios para la inmovilización de buques, deben armonizarse para que sean igualmente efectivos en todos los puertos, disminuyendo así drásticamente el uso selectivo de determinados puertos para evitar un control adecuado.
- (17) Las inspecciones periódicas y adicionales deben comprender un examen de zonas preestablecidas del buque, y variarán en función del tipo de buque, el tipo de inspección y los resultados de las inspecciones de control anteriores realizadas por el Estado rector del puerto. La base de datos de inspecciones debe indicar los elementos que permitan determinar las zonas de riesgo que han de controlarse en cada inspección.
- (18) Determinadas categorías de buques presentan un riesgo importante de accidente o contaminación cuando alcanzan una determinada antigüedad y, por tanto, deben ser sometidos a inspecciones ampliadas. Se deben definir los pormenores de dichas inspecciones ampliadas.
- (19) Con arreglo al sistema de inspecciones establecido por la presente Directiva, los intervalos entre las inspecciones periódicas de los buques dependen de su perfil de riesgo, que viene determinado por una serie de parámetros genéricos e históricos. Para los buques de alto riesgo, ese intervalo no debe exceder de seis meses.
- (20) Para dar a las autoridades competentes en materia de control del Estado rector del puerto la información sobre los buques en puerto o fondeadero, las autoridades u organismos portuarios o las autoridades u organismos designados a tal fin deben transmitir las notificaciones de la llegada de buques, en la medida de lo posible al recibirlas.

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 1.

- (21) Algunos buques, en razón de su mal estado, del grado de cumplimiento del Estado de abanderamiento y antecedentes, constituyen un riesgo manifiesto para la seguridad en el mar y para el medio marino. Es legítimo, por tanto, que la Comunidad disuada a esos buques de entrar en los puertos o los fondeaderos de los Estados miembros. La denegación de acceso debe ser proporcionada y podría llegar a la denegación permanente de acceso si el explotador del buque no aplica reiteradamente las medidas correctivas a pesar de sucesivas denegaciones de acceso e inmobilizaciones en los puertos y los fondeaderos de la Comunidad. La tercera denegación de acceso solo podrá revocarse cuando se cumplan una serie de condiciones, en particular sobre el Estado de abanderamiento del buque y la compañía gestora, que garanticen que el buque de que se trata puede utilizarse sin peligro en aguas comunitarias. En caso contrario, debe denegarse permanentemente al buque el acceso a los puertos y fondeaderos de los Estados miembros. En todo caso, cualquier inmobilización posterior del buque de que se trate debe tener por efecto una denegación permanente de acceso a los puertos y fondeaderos de los Estados miembros. En aras de la transparencia, la lista de buques a los que se ha denegado el acceso a los puertos y fondeaderos situados dentro de la Comunidad debe hacerse pública.
- (22) Para reducir la carga que para determinadas administraciones y compañías supone la reiteración de inspecciones, los reconocimientos realizados en transbordadores de carga rodada o naves de pasaje de gran velocidad con arreglo a la 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⁽¹⁾, por un Estado miembro distinto del Estado de abanderamiento del buque que incluyan al menos todos los elementos de una inspección ampliada, se tendrán en cuenta para calcular el perfil de riesgo del buque, los intervalos entre inspecciones y el cumplimiento del compromiso de inspección de cada Estado miembro. Además, la Comisión debería estudiar si procede una modificación de la mencionada Directiva 1999/35/CE en el futuro, para aumentar el nivel de seguridad exigido para la seguridad en la explotación de servicios de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad hacia los puertos de los Estados miembros y a partir de los puertos de los Estados miembros.
- (23) Se deben rectificar los incumplimientos de las disposiciones de los Convenios. Procede inmobilizar los buques que deban someterse a medidas correctoras cuando los incumplimientos observados sean claramente peligrosos para la seguridad, la salud o el medio ambiente, hasta que se hayan rectificado dichas carencias.
- (24) Debe existir un derecho de recurso contra las decisiones de inmobilización adoptadas por las autoridades competentes para evitar decisiones infundadas que puedan ocasionar inmobilizaciones y retrasos indebidos. Los Estados miembros deberán cooperar entre sí con vistas a garantizar un plazo razonable de tratamiento de los recursos, de conformidad con sus legislaciones nacionales.
- (25) Las autoridades e inspectores que participen en las actividades de control por el Estado rector del puerto no han de encontrarse en conflicto de intereses con el puerto de inspección ni con los buques inspeccionados u otros intereses conexos. Los inspectores deben estar debidamente cualificados y recibir formación adecuada para mantener y mejorar su competencia en la ejecución de las labores de inspección. Los Estados miembros deben cooperar en el desarrollo y fomento de un sistema comunitario armonizado de formación y evaluación de la competencia de los inspectores.
- (26) Los prácticos y autoridades u organismos portuarios deben poder aportar información útil sobre las anomalías aparentes observadas a bordo de los buques.
- (27) Deben investigarse las denuncias relativas a las condiciones de vida y trabajo a bordo de los buques presentadas por personas que tengan un interés legítimo. Toda persona que presente una denuncia debe ser informada del curso que se le haya dado.
- (28) Es necesaria la cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros y otras autoridades u organismos para asegurar un seguimiento efectivo de los barcos a los que se haya autorizado a proseguir su ruta con deficiencias, y el intercambio de información sobre buques que se hallen en puerto.
- (29) Dado que la base de datos de inspecciones constituye un elemento esencial del control de buques por el Estado rector del puerto, los Estados miembros deben garantizar por su actualización con arreglo a las disposiciones comunitarias.
- (30) La publicación de información sobre los buques, así como sobre sus explotadores o compañías, que no cumplan las normas internacionales sobre seguridad, salud y protección del medio ambiente marino, teniendo en cuenta el tamaño de la flota explotada por las compañías, puede ser una forma efectiva de disuadir a los expedidores de utilizar esos buques, y un incentivo para que sus propietarios tomen las medidas correctoras necesarias. En cuanto a la información que debe proporcionarse, para evitar duplicaciones innecesarias, la Comisión debe establecer una estrecha colaboración con el MA de París y tomar en consideración cuanta información se publique. Los Estados miembros deben proporcionar la información pertinente una sola vez.
- (31) Todos los costes de una inspección de un buque que haya dado lugar a la inmobilización de este, así como los derivados del levantamiento de una denegación de acceso, deben correr a cargo del propietario o el explotador.

⁽¹⁾ DO L 138 de 1.6.1999, p. 1.

- (32) Las medidas necesarias para la ejecución de la presente Directiva deben aprobarse con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾.
- (33) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique la presente Directiva a fin de aplicar modificaciones futuras de los Convenios, códigos y resoluciones internacionales relacionados con ellos y para que establezca las modalidades de aplicación de los artículos 8 y 10. Dado que estas medidas son de alcance general, y están destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, incluso completándola con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.
- (34) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, la reducción del transporte marítimo deficiente en las aguas jurisdiccionales de los Estados miembros mediante la mejora del sistema comunitario de inspección de buques marítimos y el desarrollo de los medios destinados a prevenir la contaminación de los mares, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la dimensión y a los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (35) La obligación de incorporar la presente Directiva al Derecho nacional debe limitarse a las disposiciones que constituyen una modificación de fondo respecto de la Directiva 95/21/CE. La obligación de transponer las disposiciones inalteradas se deriva de dicha Directiva.
- (36) La presente Directiva no debe afectar a las obligaciones de los Estados miembros relativas a los plazos de transposición al Derecho nacional de las Directivas que figuran el anexo XV, parte B.
- (37) El sistema de control por el Estado rector del puerto, establecido de conformidad con la presente Directiva, debe aplicarse en la misma fecha en todos los Estados miembros. En este contexto, la Comisión debe garantizar que se tomen medidas preparatorias adecuadas que incluyan la comprobación de la base de datos de inspecciones y la formación de los inspectores.
- (38) Con arreglo al punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor» ⁽²⁾, se alienta a los Estados miembros a que elaboren, para sí mismos y en interés de la Comunidad, sus propios cuadros, que, en la medida de lo posible, ilustren la correlación entre la presente directiva y sus medidas de incorporación, y a que los hagan públicos.
- (39) 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 Directiva a su Derecho interno, siempre que cumplan determinados criterios.
- (40) Para tener en cuenta el hecho de que los departamentos franceses de ultramar pertenecen a una zona geográfica distinta, son en gran medida Partes en memorandos regionales sobre el Estado rector del puerto distintos del Memorando de acuerdo de París y su volumen de tráfico con la Europa continental es muy limitado, debe permitirse al Estado miembro afectado excluir a dichos puertos del sistema de control por el Estado rector del puerto que se aplica en la Comunidad.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objeto

La presente Directiva tiene por objeto contribuir a reducir de forma drástica el número de buques deficientes en las aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros, mediante:

- a) un mejor cumplimiento de la legislación internacional y comunitaria sobre seguridad marítima, protección marítima, protección del medio ambiente marino y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques de cualquier pabellón;
- b) el establecimiento de criterios comunes para el control de los buques por parte del Estado rector del puerto y la armonización de los procedimientos de inspección e inmovilización aprovechando los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en el marco del Memorando de acuerdo de París;
- c) la aplicación en la Comunidad del sistema de control del Estado rector del puerto basado en las inspecciones realizadas en la Comunidad y en la región del Memorando de acuerdo de París con el fin de que todos los buques sean inspeccionados con una frecuencia acorde con su perfil de riesgo, quedando sujetos los buques que representen un mayor riesgo a inspecciones más detalladas y realizadas a intervalos más frecuentes.

⁽¹⁾ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

⁽²⁾ DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- 1) «Convenios»: los enumerados a continuación, junto con sus protocolos y enmiendas, y los correspondientes códigos de carácter obligatorio, en su versión vigente:
 - a) el Convenio internacional sobre líneas de carga, de 1966 (LL 66);
 - b) el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974 (SOLAS 74);
 - c) el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 y el Protocolo de 1978 de dicho Convenio (Marpol 73/78);
 - d) el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (STCW 78/95);
 - e) el Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes, 1972 (Corleg 72);
 - f) el Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969 (Arqueo 1969);
 - g) el Convenio sobre normas mínimas de la marina mercante, 1976 (OIT n° 147);
 - h) el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992 (CLC 1992);
- 2) «MA de París»: el Memorando de acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982, en su versión vigente;
- 3) «Marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI»: la Resolución A.974(24) de la Asamblea de la OMI;
- 4) «región del MA de París»: la zona geográfica en la que los signatarios del MA de París realizan inspecciones en el contexto del MA de París;
- 5) «buque»: todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los Convenios y que enarbole pabellón distinto del pabellón del Estado rector del puerto;
- 6) «interfaz buque/puerto»: las interacciones que se producen cuando un buque se ve afectado de manera directa e inmediata por actividades que suponen un movimiento de personas o mercancías o la prestación de servicios portuarios al buque o a partir de él;
- 7) «buque en fondeadero»: un buque en puerto o en zona de la jurisdicción del puerto, pero no amarrado, durante una interfaz buque/puerto;
- 8) «inspector»: un empleado de la administración pública o cualquier otra persona, debidamente autorizado por la autoridad competente de un Estado miembro para llevar a cabo las inspecciones de control del Estado del rector del puerto, y responsable ante dichas autoridades competentes;
- 9) «autoridad competente»: una autoridad marítima responsable del control por el Estado rector del puerto de conformidad con la presente Directiva;
- 10) «horario nocturno»: todo período de tiempo no inferior a siete horas, según quede definido en el Derecho nacional, que deberá incluir en todo caso el período comprendido entre la medianoche y las 5:00 horas;
- 11) «inspección inicial»: una visita del buque realizada por un inspector con el fin de verificar que se cumple lo dispuesto en los Convenios y reglamentaciones aplicables, y que incluye al menos las comprobaciones prescritas en el artículo 13, apartado 1;
- 12) «inspección más detallada»: toda inspección en la que el buque, su equipo y tripulación en conjunto o, si procede, partes de estos se someten a un examen a fondo en las circunstancias especificadas en el artículo 13, apartado 3, en lo que se refiere a la construcción del buque, equipamiento, dotación de personal, condiciones de vida y de trabajo y cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque;
- 13) «inspección ampliada»: una inspección que comprende, como mínimo, los elementos relacionados en el anexo VII. La inspección ampliada podrá incluir una inspección más detallada siempre que existan motivos fundados de conformidad con el artículo 13, apartado 3;
- 14) «denuncia»: cualquier información o informe presentado por cualquier persona u organización que tenga un interés legítimo en la seguridad del buque, en particular un interés en los riesgos para la salud y la seguridad de la tripulación, las condiciones de vida y de trabajo a bordo y la prevención de la contaminación;
- 15) «inmovilización»: la prohibición oficial de que un buque se haga a la mar debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen que el buque no esté en condiciones de navegar;

- 16) «notificación de denegación de acceso»: una decisión dirigida al capitán de un buque, a la compañía responsable del mismo y al Estado de abanderamiento en la que se les notifica que se deniega el acceso del buque a todos los puertos y fondeaderos de la Comunidad;
- 17) «detención de una operación»: la prohibición oficial de que un buque continúe una operación debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen peligrosa la continuación de dicha operación;
- 18) «compañía»: el propietario del buque o cualquier otra organización o persona, tales como el gestor naval o el fletador a casco desnudo, a la que el propietario ha encomendado la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir dicha responsabilidad, ha accedido a hacerse cargo de las obligaciones y responsabilidades estipuladas en el Código internacional de gestión de la seguridad (Código IGS);
- 19) «organización reconocida»: una empresa de clasificación u otro organismo privado que desempeñe tareas reglamentarias en nombre de la administración de un Estado de abanderamiento;
- 20) «certificado obligatorio»: un certificado expedido por un Estado de abanderamiento o emitido en su nombre de conformidad con los Convenios;
- 21) «certificado de clasificación»: un documento que confirme el cumplimiento del capítulo II-1, parte A-1, regla 3-1, del Convenio SOLAS 74;
- 22) «base de datos de inspecciones»: el sistema de información que contribuye a la aplicación del sistema de control del Estado rector del puerto dentro de la Comunidad y que incluye los datos de inspección realizados en la Comunidad y en la región del MA de París.

Artículo 3

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a todo buque que haga escala en un puerto o fondeadero de un Estado miembro para una interfaz buque/puerto y a su tripulación.

Francia podrá decidir que de los puertos y fondeaderos que son objeto del presente apartado queden excluidos los puertos y fondeaderos situados en los departamentos de ultramar a que se refiere el artículo 299, apartado 2, del Tratado.

Las inspecciones de buques realizadas por un Estado miembro en aguas de su jurisdicción que no sean puertos se considerarán inspecciones a los efectos de la presente Directiva.

Ninguna de las disposiciones del presente artículo afectará a los derechos de intervención que le conceden al Estado miembro los Convenios correspondientes.

Podrán establecer excepciones a lo dispuesto en la presente Directiva 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 embarcaciones que hayan hecho escala cada año en sus puertos de aguas interiores en el período de los tres años precedentes.

Los Estados miembros que no tengan puertos marítimos comunicarán a la Comisión, a más tardar el día fijado para la incorporación de la Directiva al Derecho interno, el número total de embarcaciones y el número de buques que hayan hecho escala en sus puertos durante el citado período de tres años e informarán a la Comisión de toda variación que se produzca posteriormente en esos números.

2. Cuando se trate de buques de arqueo bruto inferior a 500, los Estados miembros aplicarán las disposiciones pertinentes del Convenio aplicable y, cuando no exista Convenio aplicable, tomarán las medidas necesarias para garantizar que dichos buques no sean claramente peligrosos para la seguridad, la salud o el medio ambiente. Para la aplicación del presente apartado, los Estados miembros se guiarán por el anexo 1 del MA de París.

3. Cuando se inspeccione un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea Parte en un Convenio, los Estados miembros garantizarán que no se dé a dicho buque ni a su tripulación un trato más favorable que el otorgado a un buque que enarbole pabellón de un Estado que sea parte en el Convenio.

4. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva los buques pesqueros, buques de guerra, unidades navales auxiliares, buques de madera de construcción primitiva, buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio.

Artículo 4

Facultades de inspección

1. Los Estados miembros adoptarán todas las medidas necesarias a fin de estar legalmente facultados para realizar a bordo de buques extranjeros las inspecciones a que hace referencia la presente Directiva, de conformidad con el Derecho Internacional.

2. Los Estados miembros mantendrán autoridades competentes adecuadas, para las que preverán, por ejemplo mediante contratación, la necesaria dotación de personal, especialmente de inspectores cualificados para la inspección de buques, y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar que estos cumplan sus funciones tal como se establece en la presente Directiva, y en particular que estén disponibles para la realización de las inspecciones prescritas por esta.

Artículo 5

Sistema de inspección y compromiso anual de inspección

1. Los Estados miembros realizarán las inspecciones de conformidad con el sistema de selección descrito en el artículo 12 y con las disposiciones del anexo I.

2. Para cumplir su compromiso anual de inspección cada Estado miembro:

- a) inspeccionará todos los buques que tengan asignado un índice de prioridad I, según lo dispuesto en el artículo 12, letra a), que hagan escala en sus puertos y fondeaderos, y
- b) realizará anualmente un número total de inspecciones de los buques que tengan asignados los índices de prioridad I y II, según lo dispuesto en el artículo 12, letras a) y b), equivalente, como mínimo, a la cuota que le corresponde del número total de inspecciones que han de realizarse cada año en la Comunidad y en la región del MA de París. La cuota de inspección de cada Estado miembro se basará en la razón entre el número de buques que hagan escala en los puertos del Estado miembro y el total de los buques que hagan escala en los puertos de cada uno de los Estados de la Comunidad y de la región del MA de París.

3. Para calcular la cuota del total de inspecciones que han de realizarse cada año en la Comunidad y en la región del MA de París a que se refiere el apartado 2, letra b), no se computarán los buques en fondeadero salvo decisión contraria del Estado miembro de que se trate.

Artículo 6

Normas para el cumplimiento del compromiso de inspección

Se considerará que un Estado miembro que no realice las inspecciones exigidas en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), cumple su compromiso conforme al mencionado artículo 5, si las inspecciones incumplidas no exceden:

- a) del 5 % del número total de buques que tengan asignado un índice de prioridad I de perfil de riesgo alto que hagan escala en sus puertos y fondeaderos;
- b) del 10 % del número total de buques que tengan asignado un índice de prioridad I que no sean buques de perfil de riesgo alto, que hagan escala en sus puertos y fondeaderos.

No obstante los porcentajes indicados en las letras a) y b), los Estados miembros estarán obligados a dar prioridad a la inspección de aquellos buques que, según la información que conste en la base de datos de inspecciones, no sea frecuente que hagan escala en los puertos comunitarios.

No obstante los porcentajes indicados en las letras a) y b), para los buques que tengan asignado un índice de prioridad I que hagan escala en fondeaderos, los Estados miembros estarán obligados a dar prioridad a la inspección de aquellos buques de perfil de riesgo alto que, según la información que conste en

la base de datos de inspecciones, no sea frecuente que hagan escala en los puertos comunitarios.

Artículo 7

Normas que permitan una cuota de inspección equilibrada en la Comunidad

1. Se considerará que un Estado miembro en el que el número total de escalas de buques que tengan asignado un índice de prioridad I supera su cuota de inspección según se define en el artículo 5, apartado 2, letra b), cumple su compromiso si realiza un número de inspecciones de buques con índice de prioridad I que corresponda como mínimo a la cuota de inspección y el número de inspecciones incumplidas no es superior al 30 % del total de los buques de prioridad I que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos.

2. Se considerará que un Estado miembro en el que el número total de escalas de buques que tengan asignados índice de prioridad I o II es inferior a su cuota de inspección según se define en el artículo 5, apartado 2, letra b), cumple su compromiso si realiza el número de inspecciones de buques con índice de prioridad I que exige el artículo 5, apartado 2, letra a), e inspecciona como mínimo el 85 % del total de los buques de prioridad II que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos.

3. La Comisión examinará en particular, en su revisión a la que se refiere el artículo 35, la repercusión del presente artículo sobre el compromiso de inspección, teniendo en cuenta los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en la Comunidad y en el MA de París. La revisión tendrá en cuenta el objetivo de inspeccionar a todos los buques que hagan escala en puertos y fondeaderos comunitarios. La Comisión propondrá, si procede, medidas complementarias con vistas a mejorar la efectividad del sistema de inspección que se aplica en la Comunidad y, en caso necesario, una nueva revisión de la repercusión del presente artículo en una fase posterior.

Artículo 8

Aplazamiento de las inspecciones y circunstancias excepcionales

1. En las siguientes circunstancias, un Estado miembro podrá decidir aplazar la inspección de un buque que tenga asignado un índice de prioridad I:

a) si la inspección puede realizarse en la siguiente escala del buque en el mismo Estado miembro, siempre y cuando el buque no haga escala entretanto en otros puertos de la Comunidad o de la región del MA de París y el aplazamiento no exceda de 15 días, o

b) si la inspección puede realizarse en otro puerto de escala dentro de la Comunidad o de la región del MA de París en un plazo de 15 días, siempre y cuando el Estado en el que esté situado ese puerto de escala haya accedido previamente a realizar la inspección.

En caso de que una inspección sea aplazada conforme a lo dispuesto en las letras a) o b) y registrada en la base de datos de inspecciones, no se computará como una inspección incumplida sobre los Estados miembros que decidieron su aplazamiento.

Sin embargo, cuando la inspección de un buque que tenga asignado un índice de prioridad I no se realice, dicho buque no estará exento de inspección en el siguiente puerto de la Comunidad en el que haga escala, de conformidad con la presente Directiva.

2. La inspección de un buque que tenga asignado un índice de prioridad I y que no se realice por motivos operativos no se computará como inspección incumplida en las siguientes circunstancias excepcionales, siempre y cuando la razón por la que se incumplió la inspección se registre en la base de datos de inspecciones:

- a) que, a juicio de la autoridad competente, la realización de la inspección hubiese supuesto un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación o del puerto, o para el medio marino, o
- b) que el buque haga escala en el puerto únicamente durante la noche. En este caso los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los buques que hagan escala en sus puertos sistemáticamente durante la noche puedan ser inspeccionados según corresponda.

3. Las inspecciones de buques en fondeadero que no se realicen no se computarán como inspecciones incumplidas, si:

- a) el buque es inspeccionado en otro puerto o fondeadero situado en la Comunidad o en la región del MA de París de conformidad con el anexo I en un plazo de 15 días, o
- b) el buque hace escala en el puerto únicamente durante la noche, o durante un tiempo demasiado corto para que la inspección pueda realizarse satisfactoriamente, y la razón por la que se incumplió la inspección se registre en la base de datos de inspecciones, o
- c) a juicio de la autoridad competente, la realización de la inspección supone un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación o del puerto, o para el medio marino.

4. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, relativas a las normas de aplicación del presente artículo se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 31, apartado 3.

Artículo 9

Notificación de la llegada de buques

1. El explotador, agente o capitán de un buque que pueda ser objeto de una inspección ampliada de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 que se dirija a un puerto o fondeadero de un Estado miembro notificará su llegada de conformidad con las disposiciones establecidas en el anexo III.

2. Cuando reciba la notificación indicada en el apartado 1 del presente artículo y en el artículo 4 de la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 27 de junio de 2002, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo ⁽¹⁾, la autoridad u organismo portuario o la autoridad u organismos designados al efecto transmitirán dicha información a la autoridad competente.

3. Para todas las comunicaciones previstas en el presente artículo, se utilizarán medios electrónicos siempre que sea posible.

4. Los procedimientos y formatos elaborados por los Estados miembros a los efectos del anexo III de la presente Directiva se ajustarán a las disposiciones pertinentes establecidas en la Directiva 2002/59/CE en materia de notificación de buques.

Artículo 10

Perfil de riesgo del buque

1. A cada uno de los buques que haga escala en un puerto o fondeadero de un Estado miembro, se le asignará en la base de datos de inspecciones un perfil de riesgo que determine la prioridad relativa que reviste su inspección, los intervalos entre inspecciones y el alcance de estas.

2. El perfil de riesgo de un buque se determinará mediante una combinación de parámetros de riesgo genéricos e históricos, como sigue:

- a) Parámetros genéricos

Los parámetros genéricos se basarán en el tipo, la edad y el pabellón del buque, las organizaciones reconocidas que intervienen y el historial de la compañía, de conformidad con el anexo I, parte I, sección 1, y con el anexo II.

- b) Parámetros históricos

Los parámetros históricos se basarán en el número de deficiencias y de inmovilizaciones registradas durante un período dado, de conformidad con el anexo I, parte I, sección 2, y con el anexo II.

⁽¹⁾ DO L 208 de 5.8.2002, p. 10.

3. Las medidas destinadas a modificar los elementos no esenciales de la presente Directiva, completándola, relativas a las normas de aplicación del presente artículo en particular, a:

- a) el criterio relativo al Estado de abanderamiento;
- b) el criterio de historial de la compañía,

se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 31, apartado 3, y a la experiencia adquirida en el marco del Memorando de acuerdo de París.

Artículo 11

Frecuencia de las inspecciones

Los buques que hagan escala en puertos o fondeaderos situados en la Comunidad serán objeto de inspecciones periódicas o de inspecciones adicionales, con arreglo a las disposiciones siguientes:

- a) los buques serán objeto de inspecciones periódicas a intervalos predeterminados en función de su perfil de riesgo, de conformidad con el anexo I, parte 1. El intervalo entre las inspecciones periódicas aumentará a medida que disminuya el riesgo. Para los buques de alto riesgo este intervalo no excederá de seis meses;
- b) los buques serán objeto de inspecciones adicionales, con independencia del intervalo transcurrido desde la última inspección periódica, según se indica a continuación:
 - la autoridad competente se asegurará de que sean inspeccionados los buques a los que se apliquen los factores imperiosos enumerados en el anexo I, parte II, sección 2 A,
 - los buques a los que se apliquen los factores inesperados enumerados en el anexo I, parte II, sección 2 B podrán ser inspeccionados. Será la autoridad competente quien decida si han de llevarse a cabo estas inspecciones adicionales según su criterio profesional.

Artículo 12

Selección de los buques con vistas a la inspección

La autoridad competente se asegurará de que los buques sean seleccionados para inspección en función de su perfil de riesgo, tal como se describe en el anexo II, parte I, y cuando surjan factores imperiosos o inesperados de conformidad con el anexo II, parte II, secciones 2 A y 2 B.

Con vistas a la inspección, la autoridad competente:

- a) seleccionará los buques que han sometido a una inspección obligatoria, a los que se denominará «buques con prioridad

I», de conformidad con el sistema de selección que se describe en el anexo I, parte II, sección 3 A;

- b) podrá seleccionar otros buques susceptibles de inspección, a los que se denominará «buques con prioridad II», de conformidad con el sistema de selección que se describe en el anexo I, parte II, sección 3 B.

Artículo 13

Inspecciones iniciales e inspecciones más detalladas

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

- 1) en cada inspección inicial de un buque, la autoridad competente se asegurará de que el inspector, como mínimo:
 - a) compruebe los certificados y documentos enumerados en el anexo IV que la legislación marítima comunitaria y los Convenios en materia de seguridad y protección obligan a llevar a bordo;
 - b) verifique, en su caso, si se han rectificado las deficiencias pendientes detectadas en la anterior inspección realizada por un Estado miembro o un Estado signatario del MA de París;
 - c) quede satisfecho de las condiciones generales y de higiene del buque, incluidos sus espacios de alojamiento y la cámara de máquinas;
- 2) cuando, a raíz de la inspección a que se refiere el punto 1, se hayan registrado en la base de datos de inspecciones las deficiencias que han de subsanarse en el siguiente puerto en el que el buque haga escala, la autoridad competente de dicho puerto podrá decidir no realizar las comprobaciones indicadas en el punto 1, letras a) y c);
- 3) se llevará a cabo una inspección más detallada, que comprenderá la comprobación detenida del cumplimiento a bordo de los requisitos de explotación del buque, siempre que existan motivos fundados, tras la inspección mencionada en el punto 1, para estimar que las condiciones del buque o de su equipo o tripulación incumplen sustancialmente las prescripciones aplicables de un Convenio.

Se entenderá que existen «motivos fundados» si el inspector encuentra elementos de prueba, según su criterio profesional, de que el buque, su equipo o su tripulación deben someterse a una inspección más detallada.

En el anexo V se establecen ejemplos de «motivos fundados».

*Artículo 14***Inspecciones ampliadas**

1. Las siguientes categorías de buques podrán ser objeto de una inspección ampliada, de conformidad con el anexo I, parte II, secciones 3 A y 3 B:

- los buques con un perfil de riesgo alto,
- los buques de pasaje, petroleros, buques cisterna para productos químicos y gases y graneleros, de más de 12 años,
- los buques que tengan un perfil de riesgo alto o buques de pasaje, petroleros, buques cisterna para productos químicos y gases y graneleros, de más de 12 años, en caso de que se den factores imperiosos o inesperados,
- los buques sujetos a nueva inspección a raíz de una notificación de denegación de acceso emitida de conformidad con el artículo 16.

2. El explotador o capitán de dicho buque se asegurará de que se reserva suficiente tiempo en la planificación de operaciones para que pueda llevarse a cabo la inspección ampliada.

Sin perjuicio de las medidas de control necesarias a efectos de seguridad, el buque permanecerá en puerto hasta que la inspección haya finalizado.

3. Cuando reciba una notificación previa de un buque que pueda ser objeto de una inspección ampliada periódica, la autoridad competente comunicará a ese buque si la inspección ampliada no se llevará a cabo.

4. El alcance de la inspección ampliada, comprendidas las zonas de riesgo que han de cubrirse, figura en el anexo VII. La Comisión adoptará, con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 31, apartado 2, las medidas de aplicación del anexo VII.

*Artículo 15***Directrices y procedimientos en materia de seguridad y protección**

1. Los Estados miembros se asegurarán de que sus inspectores siguen los procedimientos y directrices que se especifican en el anexo VI.

2. Por lo que respecta a las comprobaciones relativas a la protección, los Estados miembros aplicarán los procedimientos correspondientes enunciados en el anexo VI de la presente Directiva a todos los buques contemplados en el artículo 3, apartados 1, 2 y 3, del Reglamento (CE) nº 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ que hagan escala en sus puertos y fondeaderos, a no ser que lleven el pabellón del Estado rector del puerto de inspección.

3. Las disposiciones del artículo 14 relativas a las inspecciones ampliadas se aplicarán a los transbordadores de carga ro-

dada y a las naves de pasaje de gran velocidad, según se definen en el artículo 2, letras a) y b), de la Directiva 1999/35/CE.

Cuando un buque haya sido objeto de reconocimiento conforme a los artículos 6 y 8 de la Directiva 1999/35/CE por un Estado miembro que no sea el Estado de pabellón del buque, ese reconocimiento específico se registrará, según proceda, como una inspección más detallada o a una inspección ampliada en la base de datos de inspecciones y se tendrá en cuenta para los fines de los artículos 10, 11 y 12 de la presente Directiva, así como para el cálculo del cumplimiento del compromiso de inspección de cada Estado miembro en la medida en que se cubran los elementos mencionados en el anexo VII de la presente Directiva.

Sin perjuicio de la prohibición de navegación de un transbordador de carga rodada o de una nave de pasaje de gran velocidad decidida de conformidad con el artículo 10 de la Directiva 1999/35/CE, se aplicarán, según corresponda, las disposiciones de la presente Directiva relativas a la rectificación de deficiencias, la inmovilización y la denegación de acceso y al seguimiento de las inspecciones, inmovilizaciones y denegaciones de acceso.

4. En caso necesario, la Comisión podrá adoptar, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 31, apartado 2, normas para la armonización de la aplicación de los apartados 1 y 2 del presente artículo.

*Artículo 16***Medidas de denegación de acceso a determinados buques**

1. Los Estados miembros velarán por que a los buques que

- enarbolan 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 publicadas anualmente por la Comisión y hayan sido inmovilizados o hayan sufrido prohibición de navegación de conformidad con la Directiva 1999/35/CE 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
- enarbolan el pabellón de un Estado miembro cuyo índice de inmovilizaciones corresponda a la lista gris adoptada de conformidad con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones, y publicadas anualmente por la Comisión, y hayan sido inmovilizados o hayan sufrido prohibición de navegación de conformidad con la Directiva 1999/35/CE más de dos veces en el transcurso de los 24 meses precedentes en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado parte del MA de París,

se les deniegue el acceso a sus puertos y fondeaderos, salvo en los supuestos que se definen en el artículo 21, apartado 6.

⁽¹⁾ DO L 129 de 29.4.2004, p. 6.

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

2. La notificación de denegación de acceso solo podrá retirarse una vez transcurridos tres meses desde la fecha de su emisión y a condición de que se cumplan las condiciones fijadas en los puntos 3 a 9 del anexo VIII.

Si el buque es objeto de una segunda denegación de acceso, el mencionado plazo será de 12 meses.

3. Toda inmovilización posterior dictada en un puerto o fondeadero comunitario tendrá por efecto la prohibición de acceso a todo puerto y fondeadero situado en la Comunidad. Esta tercera prohibición de acceso podrá ser retirada después de un período de 24 meses a partir de la emisión de la prohibición y solo si:

- el buque enarbola el pabellón de un Estado cuyo índice de inmovilización no corresponde ni a la lista negra ni a la lista gris mencionadas en el apartado 1,
- el certificado obligatorio y el certificado de clasificación del buque han sido expedidos por una organización u organizaciones reconocidas en virtud del 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 (versión refundida) ⁽¹⁾,
- el buque es gestionado por una compañía con alto grado de cumplimiento con arreglo al anexo I, parte I, sección 1, y
- se reúnen las condiciones de los puntos 3 a 9 del anexo VIII.

Se denegará de forma permanente el acceso a todo puerto o fondeadero situado en la Comunidad a los buques que no cumplan, después de un período de 24 meses a partir de la emisión de la prohibición, los criterios enunciados en el presente apartado.

4. Cualquier inmovilización posterior en un puerto o fondeadero comunitario tras la tercera denegación de acceso tendrá por efecto la denegación permanente de acceso del buque a todo puerto y fondeadero comunitario.

5. A los fines del presente artículo, los Estados miembros cumplirán los procedimientos que figuran en el anexo VIII.

Artículo 17

Transmisión al capitán del informe de la inspección

Una vez terminada la inspección, la inspección detallada o la inspección ampliada, el inspector elaborará un informe de inspección con arreglo al anexo IX. Se entregará una copia del informe de inspección al capitán del buque.

Artículo 18

Denuncias

Todas las denuncias serán objeto de una evaluación inicial rápida por parte de la autoridad competente. Esta evaluación permitirá determinar si una denuncia está motivada.

En caso afirmativo, la autoridad competente dará a la denuncia el curso que proceda, en particular, velará por que cualquier persona directamente afectada por la denuncia tenga la posibilidad de formular sus observaciones.

Cuando la autoridad competente juzgue notoriamente infundada la denuncia, comunicará al denunciante su decisión y las razones que la justifican.

No deberá revelarse en ningún caso al capitán ni al propietario del buque la identidad del denunciante. El inspector garantizará la confidencialidad de todo interrogatorio a los miembros de la tripulación.

Los Estados miembros comunicarán a la administración del Estado de abanderamiento las denuncias que no sean notoriamente infundadas y las medidas de seguimiento adoptadas, enviando copia a la Organización Internacional del Trabajo (OIT) si procede.

Artículo 19

Rectificación de deficiencias e inmovilización

1. Deberán rectificarse de acuerdo con los Convenios y a satisfacción de las autoridades competentes cuantas deficiencias confirme o manifieste la inspección.

2. Cuando las deficiencias sean manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente, la autoridad competente del Estado rector del puerto en el que se efectúe la inspección del buque procederá a inmovilizar lo, o a detener la operación en la cual se hayan observado las deficiencias. No se levantará la inmovilización ni la detención de una operación hasta que desaparezca el peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar o continuar la operación interrumpida sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros y tripulación ni para otros buques, y sin que ello suponga una amenaza inaceptable para el medio marino.

⁽¹⁾ Véase la página 11 del presente Diario Oficial.

3. En el ejercicio de su criterio profesional sobre la oportunidad de inmovilizar o no un buque, el inspector aplicará los criterios enunciados en el anexo X.

4. Si la inspección revela que un buque no está equipado con un registrador de datos de la travesía en funcionamiento, cuando el uso de dicho registrador sea obligatorio con arreglo a la Directiva 2002/59/CE, la autoridad competente procederá a su inmovilización.

Si dicha deficiencia no puede rectificarse inmediatamente en el puerto en que se inmovilizó el buque, la autoridad competente podrá, bien autorizar al buque a dirigirse al astillero idóneo más próximo donde se pueda efectuar la rectificación, o bien requerir que la deficiencia se rectifique en el plazo máximo de 30 días, según lo previsto en las directrices del Memorando de acuerdo de París. A este efecto, se aplicarán los procedimientos establecidos en el artículo 21.

5. En circunstancias excepcionales, cuando el estado general de un buque sea manifiestamente deficiente, la autoridad competente podrá suspender la inspección de dicho buque hasta que las partes responsables hayan tomado las medidas necesarias para garantizar que el buque cumpla los requisitos pertinentes de los Convenios.

6. En caso de inmovilización, la autoridad competente informará inmediatamente, por escrito e incluyendo el informe de inspección, a la administración del Estado de abanderamiento o, cuando ello no sea posible, al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima de dicho Estado, de todas las circunstancias en las que se estimó necesario intervenir. Además, cuando proceda, se informará también a los inspectores designados o a las organizaciones reconocidas responsables de la expedición de los certificados de clasificación o de los certificados reglamentarios de conformidad con los Convenios.

7. La presente Directiva se entenderá sin perjuicio de las prescripciones adicionales contenidas en los Convenios sobre los procedimientos de notificación e información relativos al control por el Estado rector del puerto.

8. Cuando el Estado rector del puerto ejerza funciones de control con arreglo a la presente Directiva, hará todo lo posible por evitar una demora o inmovilización indebidas de un buque. Cuando un buque sea sometido a inmovilización o demora indebidas, el propietario o explotador tendrá derecho a ser indemnizado por todo daño o perjuicio sufridos. En cualquier caso de reclamación por inmovilización o demora indebidas, corresponde al propietario o explotador la carga de la prueba.

9. Para aliviar la congestión en un puerto, la autoridad competente podrá autorizar el traslado de un buque inmovilizado a otro lugar 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 una inmovilización o el levantamiento de una inmovilización.

Las autoridades u organismos portuarios colaborarán con la autoridad competente para facilitar la acogida de buques inmovilizados.

10. Se informará a las autoridades u organismos portuarios a la mayor brevedad en cuanto se haya cursado una notificación de inmovilización.

Artículo 20

Recursos

1. El propietario o explotador de un buque o su representante en el Estado miembro tendrá derecho de recurrir contra una decisión de inmovilización o denegación de acceso adoptada por la autoridad competente. El recurso no suspenderá la inmovilización o la denegación de acceso.

2. Los Estados miembros establecerán y mantendrán procedimientos adecuados de recurso con tal fin, de acuerdo con sus legislaciones nacionales.

3. La autoridad competente informará adecuadamente sobre los derechos de recurso al capitán del buque a que se refiere el apartado 1 y de las modalidades prácticas pertinentes.

4. Cuando, como resultado de un recurso presentado por el propietario o explotador de un buque o su representante, se revoque o modifique una inmovilización o denegación de acceso:

a) los Estados miembros velarán por que la base de datos de inspecciones se actualice en consonancia sin demora;

b) el Estado miembro en que se decretó la inmovilización o denegación de acceso garantizará la rectificación, dentro de las 24 horas siguientes a su decisión, de la información publicada de conformidad con el artículo 26.

Artículo 21

Seguimiento de las inspecciones e inmovilizaciones

1. Cuando las deficiencias mencionadas en el artículo 19, apartado 2, no puedan corregirse en el puerto de inspección, la autoridad competente de ese Estado miembro podrá permitir al buque que se dirija, sin demora injustificada, al astillero idóneo más próximo al puerto de inmovilización donde puedan tomarse medidas de seguimiento, elegido por el capitán y las autoridades de que se trate, siempre que se cumplan las condiciones impuestas por la autoridad competente del Estado de abanderamiento y acordadas por dicho Estado miembro. Tales condiciones deberán asegurar que el buque pueda navegar sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros y la tripulación ni para otros buques, y sin que ello suponga una amenaza inaceptable para el medio marino.

2. Cuando la decisión de enviar un buque a un astillero se deba a un incumplimiento de la Resolución A.744(18) de la OMI, ya sea con respecto a la documentación o a fallos y deficiencias estructurales del buque, la autoridad competente podrá exigir que las mediciones de espesor necesarias se efectúen en el puerto donde haya tenido lugar la inmovilización, antes de permitirse la salida del buque.

3. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el apartado 1, la autoridad competente del Estado miembro en el puerto de inspección notificará todas las condiciones del viaje a la autoridad competente del Estado en que esté situado el astillero, a las partes mencionadas en el artículo 19, apartado 6, y a cualquier otra autoridad si procede.

La autoridad competente del Estado miembro que reciba la notificación comunicará a la autoridad notificadora las medidas que adopte.

4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que se deniegue el acceso a todo puerto o fondeadero comunitario a los buques mencionados en el apartado 1:

- a) que se hagan a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por la autoridad competente de cualquier Estado miembro en el puerto de inspección, o
- b) que se nieguen a cumplir las prescripciones aplicables de los Convenios al no presentarse en el astillero indicado.

Esta denegación se mantendrá hasta que el propietario o explotador haya acreditado, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro que hubiese considerado deficiente el buque, que este cumple plenamente todas las prescripciones aplicables de los Convenios.

5. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el apartado 4, letra a), la autoridad competente del Estado miembro que haya considerado deficiente el buque alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

En las circunstancias mencionadas en el apartado 4, letra b), la autoridad competente del Estado miembro donde se encuentre el astillero alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

Antes de denegar la entrada el Estado miembro podrá solicitar consultas con la administración de abanderamiento del buque de que se trate.

6. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, la autoridad correspondiente del Estado rector del puerto podrá permitir el acceso a un puerto o fondeadero determinados en caso de fuerza mayor, por consideraciones prioritarias de seguridad o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o rectificar las deficiencias siempre que el propietario, el explotador o el

capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro de que se trate, para garantizar la entrada segura del buque.

Artículo 22

Perfil profesional de los inspectores

1. Las inspecciones serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumplan los criterios de calificación indicados en el anexo XI y estén habilitados por la autoridad competente para efectuar inspecciones en el contexto del control por el Estado rector del puerto.

2. Cuando la autoridad competente del Estado rector del puerto no disponga de personal con los conocimientos profesionales necesarios, el inspector de dicha autoridad competente podrá estar asistido por cualquier persona con los conocimientos profesionales necesarios.

3. La autoridad competente, los inspectores que lleven a cabo el control por el Estado rector del puerto y las personas que les asistan no tendrán ningún interés comercial ni en los puertos ni en los buques en los que se efectúen inspecciones, ni los inspectores estarán empleados por ni trabajarán por cuenta de organizaciones no gubernamentales, que expidan certificados obligatorios o de clasificación o que realicen los reconocimientos necesarios para la expedición de dichos certificados a los buques.

4. Los inspectores serán portadores de un documento personal en forma de tarjeta de identidad expedida por su autoridad competente de acuerdo con la Directiva 96/40/CE de la Comisión, de 25 de junio de 1996, por la que se establece un modelo común de tarjeta de identidad para los inspectores de control del Estado del puerto ⁽¹⁾.

5. Los Estados miembros velarán por que la competencia de los inspectores y su cumplimiento de los criterios mínimos contemplados en el anexo XI se verifiquen antes de autorizar a estos a efectuar inspecciones, y posteriormente de modo periódico, a la luz del sistema de formación mencionado en el apartado 7.

6. Los Estados miembros se asegurarán de que los inspectores reciben una formación adecuada en relación con los cambios que experimente el sistema de control del Estado rector del puerto aplicado en la Comunidad, según lo dispuesto en la presente Directiva y en función de las enmiendas incorporadas a los Convenios.

7. En cooperación con los Estados miembros, la Comisión elaborará y fomentará un sistema comunitario armonizado para la y formación y la evaluación de las competencias de los inspectores de control del Estado rector del puerto por parte de los Estados miembros.

⁽¹⁾ DO L 196 de 7.8.1996, p. 8.

*Artículo 23***Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias**

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas apropiadas para garantizar que sus prácticos encargados de atracar o desatracar buques u ocupados a bordo de buques que se dirijan a un puerto de un Estado miembro o transiten por él informen inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto o, en su caso, al Estado ribereño, cuando observen en el ejercicio de sus funciones normales anomalías aparentes que puedan perjudicar la navegación segura del buque o que constituyan una amenaza para el medio marino.

2. Cuando las autoridades u organismos portuarios, en el curso de sus funciones normales, observen que un buque atracado en su puerto presenta anomalías aparentes que puedan afectar a la seguridad del buque o constituir una amenaza inaceptable para el medio marino, informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto de que se trate.

3. Los Estados miembros obligarán a los prácticos y autoridades u organismos portuarios a notificar como mínimo la siguiente información, si es posible en formato electrónico:

- datos del buque (nombre, número de identificación OMI, indicativo de llamada y pabellón),
- información de navegación (último puerto de escala y puerto de destino),
- descripción de las anomalías encontradas a bordo.

4. Los Estados miembros se asegurarán de que se toman las medidas adecuadas de seguimiento en relación con las anomalías aparentes notificadas por prácticos y autoridades u organismos portuarios, y conservarán registros detallados de las medidas adoptadas.

5. La Comisión, con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 31, apartado 2, podrá adoptar medidas de aplicación del presente artículo, incluidos procedimientos y un formato electrónico normalizados para la notificación de las anomalías aparentes por los prácticos y las autoridades u organismos portuarios y la notificación de las medidas consecutivas adoptadas por los Estados miembros.

*Artículo 24***Base de datos de inspecciones**

1. La Comisión desarrollará, mantendrá y actualizará la base de datos de inspecciones, basándose en la experiencia y conocimientos adquiridos en el contexto del MA de París.

La base de datos de inspecciones contendrá toda la información requerida para la aplicación del sistema de inspecciones creado

conforme a la presente Directiva e incluirá las funciones establecidas en el anexo XII.

2. Los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para garantizar que la información relativa a la hora de llegada real y la hora de partida real de cualquier buque que haga escala en sus puertos y fondeaderos, junto con un identificador del puerto en cuestión, se transfiera en un plazo razonable a la base de datos de inspecciones a través del sistema comunitario de intercambio de información marítima «SafeSeaNet» mencionado en el artículo 3, letra s), de la Directiva 2002/59/CE. Una vez transferida dicha información a través de SafeSeaNet a la base de datos de inspecciones, se eximirá a los Estados miembros del suministro de datos, de conformidad con el anexo XIV de la presente Directiva, puntos 1.2 y 2, letras a) y b).

3. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relacionada con inspecciones llevadas a cabo de conformidad con la presente Directiva se transfiera a la base de datos de inspecciones tan pronto como se acabe el informe de inspección o se levante la inmovilización.

En el plazo de 72 horas, los Estados miembros se asegurarán de que la información transmitida a la base de datos de inspecciones se valide a efectos de publicación.

4. Sobre la base de los datos de inspección proporcionados por los Estados miembros, la Comisión podrá recabar de la base de datos de inspecciones todos los datos pertinentes referentes a la aplicación de la presente Directiva, en especial sobre el perfil de riesgo del buque, sobre los buques que han de someterse a inspecciones, sobre los datos del movimiento de buques y sobre los compromisos de inspección de cada Estado miembro.

Los Estados miembros tendrán acceso a toda la información registrada en la base de datos de inspecciones pertinente para la ejecución de los procedimientos de inspección de la presente Directiva.

Los Estados miembros y los terceros signatarios del MA de París tendrán acceso a todos los datos que hayan registrado en la base de datos de inspecciones y a los datos sobre los buques que enarbolan su pabellón.

*Artículo 25***Intercambio de información y cooperación**

Todos los Estados miembros velarán por que sus autoridades u organismos portuarios y demás autoridades u organismos pertinentes faciliten a la autoridad competente en materia de control por el Estado rector del puerto los siguientes tipos de información que obren en su poder:

- información notificada de conformidad con el artículo 9 y el anexo III,

- información sobre los buques que no hayan notificado información con arreglo a prescrito en la presente Directiva, la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga ⁽¹⁾, y la Directiva 2002/59/CE, así como con el Reglamento (CE) n° 725/2004, si procede,
- información sobre los buques que hayan salido al mar sin haber cumplido las disposiciones de los artículos 7 o 10 de la Directiva 2000/59/CE,
- información sobre los buques a los que se haya denegado el acceso al puerto o hayan sido expulsados de este por motivos de protección,
- información sobre anomalías aparentes de conformidad con el artículo 23.

Artículo 26

Publicidad de la información

La Comisión pondrá a disposición del público y mantendrá un sitio Internet con información sobre inspecciones, inmovilizaciones y prohibiciones de acceso de conformidad con el anexo XIII, basándose en la experiencia y conocimientos en el marco del MA de París.

Artículo 27

Publicación de una lista de compañías con un bajo y muy bajo grado de cumplimiento de la normativa

La Comisión establecerá y publicará periódicamente en una página de Internet pública información relativa a aquellas compañías cuyo grado de cumplimiento de la normativa, a efectos de la determinación del perfil de riesgo del buque, tal como se indica en el anexo I, parte I, se haya considerado bajo y muy bajo durante un período de tres meses o más.

La Comisión adoptará, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 31, apartado 2, las normas de aplicación del presente artículo, precisando en particular las modalidades de publicación.

Artículo 28

Reembolso de los costes

1. En el caso de que las inspecciones a que se refieren los artículos 13 y 14 confirmen o revelen deficiencias en cuanto a las prescripciones de un Convenio que justifiquen la inmovilización de un buque, el propietario o el explotador o sus representantes en el Estado rector del puerto cubrirán todos los costes de la inspección, durante cualquier período contable normal.

2. Todos los costes de las inspecciones efectuadas por la autoridad competente de un Estado miembro en virtud de lo dispuesto en el artículo 16 y en el artículo 21, apartado 4, correrán a cargo del propietario o del explotador del buque.

3. En el caso de inmovilización de un buque, todos los costes de la inmovilización en el puerto correrán a cargo del propietario o del explotador del buque.

4. No se levantará la inmovilización hasta que los costes se hayan reembolsado en su totalidad o se haya dado una garantía suficiente.

Artículo 29

Datos que deberán suministrarse para el seguimiento de la aplicación de la Directiva

Los Estados miembros suministrarán a la Comisión la información enumerada en el anexo XIV con la frecuencia indicada en el mismo.

Artículo 30

Vigilancia del cumplimiento y actuación de los Estados miembros

Para garantizar la eficaz aplicación de la presente Directiva y vigilar el funcionamiento general del régimen comunitario del control por el Estado rector del puerto de conformidad con el artículo 2, letra b), inciso i), del Reglamento (CE) n° 1406/2002, la Comisión compilará la información necesaria y realizará visitas a los Estados miembros.

Artículo 31

Procedimiento de Comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de contaminación por los buques (denominado «el Comité COSS»), creado por el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 bis, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 32

Procedimiento de modificación

La Comisión podrá:

- a) adaptar los anexos, excepto el anexo I, para reflejar las modificaciones vigentes de la legislación comunitaria sobre seguridad y protección marítima y los Convenios, códigos y resoluciones internacionales de las organizaciones internacionales pertinentes, y la evolución del MA de París;

⁽¹⁾ DO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

⁽²⁾ DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.

b) modificar las definiciones correspondientes a los Convenios, Protocolos, Códigos y Resoluciones internacionales y a la legislación comunitaria que sean pertinentes a efectos de la presente Directiva.

Las medidas destinadas a modificar elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 31, apartado 3.

Las enmiendas a los instrumentos internacionales contemplados en el artículo 2 podrán quedar excluidas del ámbito de aplicación de la presente Directiva en virtud del artículo 5 del Reglamento (CE) n° 2099/2002.

Artículo 33

Normas de aplicación

Al establecer, de conformidad con los procedimientos a que se refieren el artículo 31, apartados 2 y 3, las normas de aplicación a que se hace referencia en el artículo 8, apartado 4, el artículo 10, apartado 3, el artículo 14, apartado 4, el artículo 15, apartado 4, el artículo 23, apartado 5, y el artículo 27, la Comisión velará de manera especial por que dichas normas tengan en cuenta los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos en lo relativo al sistema de inspección en la Comunidad y en la región del MA de París.

Artículo 34

Sanciones

Los Estados miembros establecerán un régimen de sanciones por el incumplimiento de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva y tomarán cuantas medidas sean necesarias para que dichas sanciones sean aplicadas. Las sanciones así establecidas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 35

Revisión

La Comisión examinará el estado de la aplicación de la presente Directiva a más tardar el 30 de junio de 2012. En el examen se incluirá, entre otros aspectos, el cumplimiento del compromiso de inspección global de la Comunidad establecido en el artículo 5, el número de inspectores encargados del control por el Estado rector del puerto en cada Estado miembro, el número de inspecciones efectuadas, el cumplimiento del compromiso anual de inspección por cada Estado miembro y la aplicación de los artículos 6, 7 y 8.

La Comisión comunicará al Parlamento Europeo y al Consejo los resultados de su examen, en los que se basará para determinar si es necesario proponer una Directiva por la que se modifique la presente o bien legislación suplementaria en la materia.

Artículo 36

Aplicación y notificación

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el 31 de diciembre de 2010, las disposiciones legales, re-

glamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva.

Aplicarán dichas disposiciones a partir del 1 de enero de 2011.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, a la directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia y el modo en que se formule la mención.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de derecho interno que aprueben en el ámbito regulado por la presente Directiva.

4. Además, la Comisión informará periódicamente al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los progresos en la aplicación de la presente Directiva en los Estados miembros, en aras de la aplicación uniforme del sistema de inspección de la Comunidad.

Artículo 37

Derogación

Queda derogada la Directiva 95/21/CE, modificada por las Directivas enumeradas en la parte A del anexo XV con efectos a partir del 1 de enero de 2011, sin perjuicio de las obligaciones de los Estados miembros en cuanto a los plazos de incorporación al Derecho interno de las Directivas que figuran en el anexo XV, parte B.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas a la presente Directiva, con arreglo a la tabla de correspondencias establecida en el anexo XVI de la presente Directiva.

Artículo 38

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 39

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

H.-G. PÖTTERING

Por el Consejo

El Presidente

P. NEČAS

ANEXO I

**ELEMENTOS DEL SISTEMA COMUNITARIO DE INSPECCIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO
(a que se refiere el artículo 5)**

El sistema comunitario de inspección por el Estado rector del puerto comprenderá los elementos siguientes:

I. Perfil de riesgo del buque

El perfil de riesgo del buque se determina mediante una combinación de los siguientes parámetros genéricos e históricos:

1. Parámetros genéricos**a) Tipo de buque**

Se consideran de mayor riesgo los buques de pasaje, buques tanque petroleros o quimiqueros, gaseros y graneleros.

b) Edad del buque

Se considera que los buques con más de 12 años de antigüedad presentan mayor riesgo.

c) Historial del Estado de abanderamiento

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado con un alto índice de inmovilizaciones en la Comunidad y la región del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado con un bajo índice de inmovilizaciones en la Comunidad y la región del MA de París.

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado en el que se haya concluido una auditoría y, en su caso, un plan de medidas correctoras tanto de conformidad con el marco y procedimientos para el plan voluntario de auditorías de los Estados miembros de la OMI Tan pronto como se adopten las medidas a que se hace referencia en el artículo 10, apartado 3, los Estados de abanderamiento de dichos buques deberán demostrar que cumplen el Código para la implantación de los instrumentos obligatorios de la OMI.

d) Organizaciones reconocidas

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques cuyos certificados hayan sido expedidos por organizaciones reconocidas con rendimientos bajos o muy bajos en relación con que tengan un historial malo o muy malo en lo que respecta a sus índices de inmovilización en la Comunidad y la región del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques cuyos certificados haya sido expedidos por organizaciones reconocidas con un rendimiento alto en relación con sus índices de inmovilización en la Comunidad y la región del MA de París.

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques provistos de certificados expedidos por organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n° 391/2009.

e) Historial de la empresa

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques de compañías que tengan un historial malo o muy malo, determinado por los índices de deficiencias e inmovilizaciones de sus buques en la Comunidad y la región del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques de compañías que tengan un rendimiento alto, determinado por los índices de deficiencias e inmovilizaciones de sus buques en la Comunidad y la región del MA de París.

2. Parámetros históricos

- i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques que hayan sido inmovilizados más de una vez.
- ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que, durante las inspecciones realizadas en el período mencionado en el anexo II hayan presentado menos del número de deficiencias indicado en el anexo II.
- iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que no hayan sido inmovilizados durante el período indicado en el anexo II.

Los parámetros de riesgo se combinarán aplicando una ponderación que refleje la influencia relativa de cada parámetro en el riesgo global del buque para establecer los siguientes perfiles de riesgo de los buques:

- alto riesgo,
- riesgo normal,
- bajo riesgo.

En la determinación de estos perfiles de riesgo, se dará mayor peso a los parámetros relativos al tipo de buque, al historial del Estado de abanderamiento, las organizaciones reconocidas y las compañías.

II. Inspección de buques

1. Inspecciones periódicas

Las inspecciones periódicas se realizarán a intervalos predeterminados. Su frecuencia estará determinada por el perfil de riesgo del buque. El intervalo entre inspecciones periódicas de buques de alto riesgo no excederá de seis meses. El intervalo entre las inspecciones periódicas de buques de otros perfiles de riesgo se incrementará a medida que disminuya el riesgo.

Los Estados miembros inspeccionarán periódicamente los buques que se especifican a continuación:

- todo buque con un perfil de riesgo alto que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Comunidad o de la región del MA de París en los últimos seis meses. Los buques de alto riesgo podrán ser inspeccionados a partir del quinto mes,
- todo buque con un perfil de riesgo normal que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Comunidad o de la región del MA de París en los últimos 12 meses. Los buques de riesgo normal podrán ser inspeccionados a partir del décimo mes,
- todo buque con un perfil de riesgo bajo que no haya sido inspeccionado en un puerto o fondeadero de la Comunidad o de la región del MA de París en los últimos 36 meses. Los buques de bajo riesgo podrán ser inspeccionados a partir del vigesimocuarto mes.

2. Inspecciones adicionales

Serán sometidos a inspección, con independencia del período transcurrido desde la última inspección periódica, los buques a que se apliquen los siguientes factores imperiosos inesperados. No obstante, quedará al criterio profesional del inspector la necesidad de llevar a cabo una inspección adicional sobre la base de factores inesperados.

2A. Factores imperiosos

Los buques que hagan escala en puertos comunitarios se someterán a inspecciones periódicas a intervalos regulares, y a inspecciones adicionales cuando surjan factores inesperados o imperiosos.

- Los buques objeto de suspensión o retirada de clase por razones de seguridad desde la última inspección realizada en la Comunidad o la región del MA de París.
- Los buques objeto de un informe o notificación por parte de otro Estado miembro.
- Los buques que no se puedan identificar en la base de datos de inspecciones.

- Los buques que:
 - se hayan visto envueltos en un abordaje, varada o encalladura cuando se dirigían al puerto,
 - hayan sido acusados de incumplir las disposiciones vigentes en materia de descarga de sustancias o efluentes peligrosos,
 - hayan maniobrado de forma errática o insegura, sin aplicar las medidas de encaminamiento aprobadas por la OMI u otras prácticas de navegación seguras.

2B. Factores inesperados

Los buques a los que se apliquen los siguientes factores inesperados podrán ser inspeccionados con independencia del período transcurrido desde la última inspección periódica. La decisión de realizar tal inspección adicional quedará al criterio profesional de la autoridad competente:

- Buques que hayan incumplido la versión aplicable de la Recomendación de la OMI sobre la navegación en los pasos de entrada al Mar Báltico.
- Los buques que lleven certificados expedidos por una organización que en su momento fue organización reconocida, pero cuyo reconocimiento le fue retirado después de la última inspección realizada en la Comunidad o la región del MA de París.
- Los buques en relación con los cuales el práctico o las autoridades u organismos portuarios hayan notificado anomalías aparentes que puedan suponer una merma de la seguridad de su navegación o una amenaza para el medio ambiente, con arreglo al artículo 23 de la presente Directiva.
- Los buques que hayan incumplido las prescripciones aplicables en materia de notificación mencionadas en el artículo 9 de la presente Directiva, en las Directivas 2000/59/CE, 2002/59/CE y, si procede, en el Reglamento (CE) n° 725/2004.
- Los buques que hayan sido objeto de un informe o denuncia por parte del capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en los aspectos de seguridad relacionados con su funcionamiento, las condiciones de vida y trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, a menos que el Estado miembro de que se trate considere manifiestamente infundados dichos informes o denuncias.
- Los buques que hayan sido objeto de una inmovilización hace más de tres meses.
- Los buques sobre los cuales se hayan notificado deficiencias pendientes, excepto aquellos cuyas deficiencias habían de rectificarse dentro de los catorce días siguientes a su partida, y excepto aquellas deficiencias que debían rectificarse antes de su partida.
- Los buques sobre los cuales se hayan notificado problemas relativos a la carga, en particular si se trata de cargas nocivas y peligrosas.
- Los buques que hayan sido utilizados con peligro para las personas, los bienes o el medio ambiente.
- Los buques sobre los que una fuente fiable haya informado del efecto de que sus parámetros de riesgo difieren de los declarados, y cuyo nivel de riesgo sea por tanto superior.

3. Sistema de selección

3A. Los buques que tengan un índice de prioridad I serán inspeccionados como sigue:

- a) se realizarán inspecciones ampliadas de:
 - todo buque de alto riesgo que no haya sido inspeccionado en los últimos seis meses,
 - todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos 12 meses;
- b) se realizará una inspección inicial o, si ha lugar, una inspección más detallada de:
 - todo buque que no sea de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos 12 meses;

- c) cuando se presenten factores imperiosos:
- se realizará una inspección más detallada o una inspección ampliada, según decida el inspector con arreglo a su criterio profesional, de todo buque que tenga un perfil de riesgo elevado y de todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años,
 - se realizarán inspecciones más detalladas de todos los demás buques que no sean de pasaje, petroleros, buques cisterna quimiqueros, gaseros y graneleros de más de 12 años.
- 3B. Cuando la autoridad competente decida inspeccionar a un buque que tiene asignado un índice de prioridad II, serán de aplicación las disposiciones siguientes:
- a) se realizará una inspección ampliada de:
- todo buque que tenga un perfil de riesgo alto y que no haya sido inspeccionado en los últimos cinco meses,
 - todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos diez meses, y
 - todo buque de pasaje, petrolero, buque cisterna quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos 24 meses;
- b) se realizará una inspección inicial o una inspección ampliada, según corresponda, de:
- todo buque que no sea de pasaje, petrolero, buque cisterna, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos diez meses, o
 - todo buque que no sea de pasaje, petrolero, buque cisterna, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos 24 meses;
- c) cuando se presenten factores inesperados:
- se realizará una inspección más detallada o una inspección ampliada, según decida el inspector con arreglo a su criterio profesional, de cualquier buque que tenga un perfil de riesgo alto y de cualquier buque de pasaje, petrolero, buque cisterna, quimiquero, gasero y granelero de más de 12 años,
 - se realizarán inspecciones más detalladas de todos los demás buques que no sean de pasaje, petroleros, buques cisterna, quimiqueros, gaseros y graneleros de más de 12 años.
-

ANEXO II

DETERMINACIÓN DEL PERFIL DE RIESGO DEL BUQUE

(a que se refiere el artículo 10, apartado 2)

Parámetros genéricos		Perfil					
		Buque de riesgo alto (BRA)		Buque de riesgo normal (BRN)	Buque de riesgo bajo (BRB)		
		Criterios	Puntos de ponderación	Criterios	Criterios		
1	Tipo de buque	Químico Cisterna Gasero Petrolero Granelero De pasaje	2	Buque de riesgo ni alto ni bajo	Todos los tipos		
2	Edad del buque	todos los tipos > 12 años	1		Todas las edades		
3a	Pabellón	Lista NGB	Negra – RMA, RA, RM a RA		2	Blanca	
			Negra – RM		1		
3b	Auditoría de la OMI	—	—		Sí		
4a	Organización reconocida	Historial	A		—	Alto	
			M		—	—	
			B		Bajo	1	—
			MB		Muy bajo	—	—
4b	Reconocida por la UE	—	—		Sí		
5	Compañía	Historial	A	—	Alto		
			M	—	—		
			B	Bajo	2	—	
			MB	Muy bajo	—	—	
Parámetros históricos							
6	Número de deficiencias registradas en cada inspección en los 36 meses anteriores	Deficiencias	No susceptible de inspección	—	≤ 5 (y por lo menos una inspección efectuada en los 36 meses anteriores)		
7	Número de inmovilizaciones en los 36 meses anteriores	Inmovilizaciones	≥ 2 inmovilizaciones	1	Ninguna inmovilización		

Los BRA son los buques que cumplen criterios hasta un valor total de 5 o más puntos de ponderación.

BRB son los buques que cumplen todos los criterios de los parámetros de riesgo bajo.

BRN son los buques que son ni BRA ni BRB.

ANEXO III

NOTIFICACIÓN

(a que se refiere el artículo 9, apartado 1)

Información que se facilitará con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1.

La información que se especifica seguidamente se presentará a la autoridad u organismo portuario o a la autoridad u organismo designado a tal efecto al menos con tres días de antelación respecto de la fecha de llegada al puerto prevista o antes de abandonar el puerto o fondeadero en caso de que se prevea que el viaje vaya a durar menos de tres días.

- a) identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI);
 - b) duración prevista de la escala;
 - c) en el caso de los buques tanque:
 - i) configuración: casco único, casco único con SBT, doble casco,
 - ii) condiciones de los tanques de carga y de lastre: llenos, vacíos, inertes,
 - iii) volumen y naturaleza de la carga;
 - d) operaciones previstas en el puerto o fondeadero de destino (carga, descarga, otras);
 - e) reconocimientos e inspecciones obligatorias previstas y labores importantes de mantenimiento y reparación que hayan de efectuarse durante la estancia en el puerto de destino;
 - f) fecha de la última inspección ampliada de la región del MA de París.
-

ANEXO IV

LISTA DE CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS**(a que se refiere el artículo 13, apartado 1)**

1. Certificado internacional de arqueo (1969).
2. — Certificado de seguridad para buque de pasaje.
 - Certificado de seguridad de construcción para buque de carga.
 - Certificado de seguridad del equipo para buque de carga.
 - Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga.
 - Certificado de exención, incluida la lista de cargas, según proceda.
 - Certificado de seguridad para buque de carga.
3. Certificado internacional de protección del buque (CPIB).
4. Registro sinóptico continuo.
5. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
 - Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
6. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
 - Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
7. Certificado internacional de prevención contra la contaminación por hidrocarburos.
8. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
9. Certificado internacional de francobordo (1966).
 - Certificado internacional de exención de francobordo.
10. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II.
11. Libro registro de carga.
12. Documento determinante de la dotación mínima de seguridad.
13. Certificados o cualesquiera otros documentos requeridos con arreglo a las disposiciones del STCW 78/95.
14. Certificados médicos (véase el Convenio n° 73 de la OIT sobre revisiones médicas de la gente de mar).
15. Cuadro indicativo de la organización del trabajo a bordo (Convenio n° 180 de la OIT y STCW 78/95).
16. Registros de las horas de trabajo y descanso de la gente de mar (Convenio n° 180 de la OMI).
17. Información sobre la estabilidad.
18. Copia del documento de cumplimiento y del certificado de gestión de la seguridad expedidos conforme al Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación (SOLAS 74, capítulo IX).
19. Certificados respecto a la resistencia del casco y al estado de la maquinaria expedidos por la organización reconocida de que se trate (solo se exigirán cuando el buque continúe teniendo una cota de clasificación en una organización reconocida).

20. Documento demostrativo del cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transportan mercancías peligrosas.
21. Certificado de seguridad para nave de gran velocidad y permiso de utilización para nave de gran velocidad.
22. Declaración o lista especial de mercancías peligrosas, o plano pormenorizado de estiba.
23. Diario del buque en el que se hayan registrado los ensayos y ejercicios, incluidos ejercicios de protección, y libro de registro de la inspección y mantenimiento de los dispositivos y medios de salvamento y de lucha contra incendios.
24. Certificado de seguridad para buque con fines especiales.
25. Certificado de seguridad para unidad móvil de perforación mar adentro.
26. En el caso de petroleros que realicen el último viaje en lastre, registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos.
27. Cuadro de obligaciones, plan de control de incendios y, en el caso de buques de pasaje, plan de contención de averías.
28. Plan de emergencia de a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos
29. Archivo de informes sobre reconocimientos (en el caso de graneleros o petroleros)
30. Informes de anteriores inspecciones de control por el Estado rector del puerto
31. En el caso de los buques de pasaje de transbordo rodado, información sobre la relación A/A-max.
32. Documento de autorización para transporte de grano.
33. Manual de sujeción de la carga.
34. Plan de gestión de basuras y libro registro de basuras.
35. Sistema de apoyo para la toma de decisiones de los capitanes de buques de pasaje.
36. En el caso de los buques de pasaje que operan en rutas fijas, plan de cooperación SAR.
37. Lista de las limitaciones operacionales de los buques de pasaje.
38. Cuadernillo del granelero.
39. En el caso de graneleros, plan de carga y descarga.
40. Certificado de seguro o cualquier otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Convenio internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos, 1992).
41. Certificado prescrito por la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo ⁽¹⁾.
42. Certificado prescrito por el Reglamento (CE) n° 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre la responsabilidad de los transportistas de pasajeros por mar en caso de accidente ⁽²⁾.
43. Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica.
44. Certificado internacional de reducción de la contaminación por aguas residuales.

⁽¹⁾ Véase la página 128 del presente Diario Oficial.

⁽²⁾ Véase la página 24 del presente Diario Oficial.

ANEXO V

**EJEMPLOS DE «MOTIVO FUNDADO»
(a que se refiere el artículo 13, apartado 3)**

A. Ejemplos de «motivo fundado» para llevar a cabo una inspección más detallada:

1. Buques definidos en el anexo I, parte II, secciones 2 A y 2 B.
2. No se ha llevado adecuadamente el libro registro de hidrocarburos.
3. Se han observado inexactitudes durante el examen de los certificados y demás documentación.
4. Existen indicios de que los miembros de la tripulación no pueden cumplir los requisitos relativos a la comunicación a bordo establecidos en el artículo 18 de la 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 ⁽¹⁾.
5. Un título se ha obtenido fraudulentamente o el poseedor de un título no es la persona a la que este fue expedido originalmente.
6. El buque tiene un capitán, oficial o marinero en posesión de un título expedido por un país que no ha ratificado el STCW 78/95.
7. Hay pruebas de que las operaciones de carga y otras no se llevan a cabo de manera segura o de acuerdo con las orientaciones de la OMI, por ejemplo, cuando el contenido de oxígeno en el colector del gas inerte suministrado a los tanques de carga está por encima del nivel máximo prescrito.
8. El capitán de un petrolero no puede presentar el registro del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre.
9. No existe un cuadro de obligaciones actualizado de la tripulación o hay tripulantes que no conocen sus obligaciones en caso de incendio o abandono del buque.
10. Se ha emitido una falsa alerta de socorro no seguida de los adecuados procedimientos de anulación.
11. No se encuentran a bordo el equipo primordial o la disposición que se prescriben en los Convenios.
12. Las condiciones a bordo resultan excesivamente insalubres.
13. De la impresión general o las observaciones del inspector se desprenden indicios de que existen deterioros o deficiencias graves en el casco o la estructura que pueden representar un riesgo para la integridad estructural, la estanquidad o la integridad a la intemperie del buque.
14. Hay información o pruebas de que el capitán o la tripulación no están familiarizados con las operaciones esenciales de a bordo relativas a la seguridad del buque o la prevención de la contaminación, o de que tales operaciones no se han efectuado.
15. Ausencia de cuadros en que figuren la organización del trabajo a bordo y el registro de las horas diarias de trabajo y de descanso de la gente de mar.

B. Ejemplos de motivos fundados para el control de buques en lo referente a los aspectos de seguridad

1. Durante la inspección inicial del control del Estado rector del puerto, el inspector podrá dictaminar la existencia de motivos fundados que justifiquen la adopción de medidas de control adicionales en relación con la protección si concurren las siguientes circunstancias:
 - 1.1. el certificado internacional de protección del buque no es válido o ha expirado;
 - 1.2. el buque se encuentra en un nivel de protección inferior al del puerto;
 - 1.3. no se han realizado las prácticas de protección del buque;
 - 1.4. están incompletos los registros correspondientes a las últimas interfaces buque-puerto o buque-buque;
 - 1.5. existen pruebas o se ha observado que no pueden comunicarse entre sí miembros clave del personal del buque;
 - 1.6. datos obtenidos de la observación de los aspectos que revelan deficiencias graves en el dispositivo de protección;

⁽¹⁾ DO L 323 de 3.12.2008, p. 33.

- 1.7. información de terceros, como un informe o una denuncia relativos a la protección;
 - 1.8. el buque lleva un segundo certificado internacional de protección del buque provisional expedido consecutivamente al inicial y, según el criterio profesional del inspector, uno de los objetivos del buque al solicitar tal certificado fue eludir el pleno cumplimiento del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS 74 y de la parte A del Código PBIB una vez transcurrido el período de validez del certificado inicial. La parte A del Código PBIB especifica las circunstancias en que puede expedirse un certificado provisional.
 2. Si se determina la existencia de motivos fundados, según lo anteriormente descrito, el inspector informará de inmediato a la autoridad de protección competente (salvo si el inspector es también un oficial de protección debidamente autorizado). La autoridad de protección competente decidirá entonces las medidas de control adicionales necesarias en función del nivel de protección de conformidad con la regla 9 del capítulo XI del Convenio SOLAS 74.
 3. La determinación de motivos fundados distintos de los mencionados corresponderá al oficial de protección debidamente autorizado.
-

ANEXO VI

PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE BUQUES**(a que se refiere el artículo 15, apartado 1)**

Anexo I, «Procedimientos para la supervisión por el Estado rector del puerto», del MA de París junto con las siguientes instrucciones publicadas por el MA de París en su versión actualizada:

- Instrucción 33/2000/02: Control operativo sobre transbordadores y buques de pasajeros,
 - Instrucción 35/2002/02: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre cartas electrónicas de navegación,
 - Instrucción 36/2003/08: Orientaciones para la inspección de las condiciones de vida y de trabajo,
 - Instrucción 37/2004/02: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre el Convenio STCW 78/95, tal como ha sido modificado,
 - Instrucción 37/2004/05: Orientaciones para la inspección de las horas de trabajo y descanso,
 - Instrucción 37/2004/10: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre aspectos en relación con la seguridad,
 - Instrucción 38/2005/02: Orientaciones para el control, por parte de los oficiales del Estado rector del puerto, del registro de datos de los viajeros,
 - Instrucción 38/2005/05: Orientaciones sobre el anexo I del Convenio Marpol 73/78,
 - Instrucción 38/2005/07: Orientaciones para el control del régimen de evaluación de las condiciones de petroleros de casco único,
 - Instrucción 39/2006/01: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre el código ISM,
 - Instrucción 39/2006/02: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto sobre el control del GMDSS,
 - Instrucción 39/2006/03: Introducción de mejoras en la lista de control de prohibiciones y notificaciones,
 - Instrucción 39/2006/10: Orientaciones para los oficiales de control del Estado rector del puerto para el examen de los tanques de lastre y principales simulaciones de cortes en el suministro eléctrico (prueba del apagón),
 - Instrucción 39/2006/11: Orientaciones para el control de la estructura de los graneleros,
 - Instrucción 39/2006/12: Código de buenas prácticas para los oficiales de control del Estado rector del puerto,
 - Instrucción 40/2007/04: Criterio para evaluar la responsabilidad de las organizaciones reconocidas,
 - Instrucción 40/2007/09: Orientaciones para los inspectores de control del Estado rector del puerto por lo que se refiere al cumplimiento del anexo VI del Convenio Marpol 73/78.
-

ANEXO VII

INSPECCIÓN AMPLIADA DE BUQUES**(a que se refiere el artículo 14)**

La inspección ampliada se refiere, en particular, a las condiciones globales de las siguientes zonas de riesgo:

- documentación,
- condiciones estructurales,
- condiciones de estanqueidad,
- sistemas de emergencia,
- comunicaciones por radio,
- operaciones de carga,
- seguridad contra incendios,
- alarmas,
- condiciones de vida y de trabajo,
- equipos de navegación,
- equipos de salvamento,
- mercancías peligrosas,
- maquinaria de propulsión y auxiliar,
- prevención de la contaminación.

Además, en la medida en que sea materialmente practicable y teniendo en cuenta las posibles limitaciones que impone la seguridad de las personas, del buque y del puerto, la inspección ampliada incluirá la comprobación de puntos específicos de las zonas de riesgo en función del tipo de barco inspeccionado, tal como se establece en el artículo 4, apartado 3.

ANEXO VIII

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DENEGACIÓN DE ACCESO A LOS PUERTOS Y FONDEADEROS SITUADOS DENTRO DE LA COMUNIDAD**(a que se refiere el artículo 16)**

1. Cuando se reúnan las condiciones descritas en el artículo 16, apartado 1, la autoridad competente del puerto en que se haya dictado la tercera inmovilización del buque, notificará por escrito al capitán que se dictará una orden de denegación de acceso con efectos desde el momento en que el buque abandone el puerto. La denegación de acceso será aplicable inmediatamente después de que el buque abandone el puerto o fondeadero, una vez rectificadas las deficiencias que condujeron a su inmovilización.
2. La autoridad competente remitirá asimismo copia de la orden de denegación de acceso a la administración del Estado de abanderamiento, la organización reconocida correspondiente, los otros Estados miembros y partes del MA de París, la Comisión Europea, y la Secretaría del Memorando de acuerdo de París. La autoridad competente actualizará sin demora la base de datos de inspecciones con la información correspondiente a la denegación de acceso.
3. Para que se levante la orden de denegación de acceso, el propietario o explotador deberá solicitarlo oficialmente a la autoridad competente del Estado miembro que la haya dictado. Dicha solicitud deberá ir acompañada de un documento, expedido por la administración del Estado de abanderamiento tras la visita a bordo de un inspector debidamente autorizado por esta, que acredite que el buque cumple plenamente las disposiciones aplicables de los Convenios. La administración del Estado de abanderamiento acreditará ante la autoridad competente que tal visita ha tenido efectivamente lugar.
4. La solicitud de levantamiento de la orden de denegación de acceso también deberá ir acompañada, si procede, de un documento expedido por la sociedad de clasificación en que esté registrado el buque, tras una visita realizada a bordo por uno de sus inspectores, que acredite que el buque es conforme a las normas de clasificación especificadas por dicha sociedad. La sociedad de clasificación acreditará ante la autoridad competente que tal visita ha tenido efectivamente lugar.
5. La orden de denegación de acceso solo podrá levantarse cuando haya transcurrido el período de mencionado en el punto del artículo 16 de la presente Directiva y tras una nueva inspección del buque en el puerto acordado.

Si el puerto acordado se encuentra situado en un Estado miembro, la autoridad competente de este último podrá autorizar al buque, a solicitud de la autoridad competente Estado que dictó la orden de denegación de acceso, a entrar en el puerto acordado para que se lleve a cabo la nueva inspección. En tal caso, no se realizará en el puerto operación de carga alguna hasta que se levante la orden de denegación de acceso.
6. Si la inmovilización que motivó la orden de denegación de acceso estuvo motivada al menos en parte por deficiencias en la estructura del buque, la autoridad competente que la dictó podrá exigir que determinados espacios, incluidos los espacios de carga y los tanques, se pongan a disposición de los inspectores en la nueva inspección.
7. La nueva inspección será realizada por la autoridad competente del Estado miembro que dictó la orden de denegación de acceso o bien, con la aquiescencia de dicha autoridad, por la autoridad competente del puerto de destino del buque. La autoridad competente podrá exigir una notificación previa de hasta 14 días para realizar la nueva inspección. Se acreditará, a satisfacción de este Estado miembro, que el buque cumple plenamente las prescripciones aplicables de los Convenios.
8. La nueva inspección consistirá en una inspección ampliada que deberá incluir, como mínimo, los aspectos correspondientes del anexo VII.
9. Todos los costes de esta inspección ampliada serán sufragados por el propietario o el explotador.
10. Si los resultados de la inspección ampliada satisfacen al Estado miembro con arreglo al del anexo VII, se levantará la orden de denegación de acceso y se informará por escrito de tal circunstancia a la compañía.
11. La autoridad competente también informará por escrito de su decisión a la administración del Estado de abanderamiento, la sociedad de clasificación interesada, los otros Estados miembros, los demás signatarios del MA de París la Comisión Europea, y la Secretaría del Memorando de acuerdo de París. La autoridad competente actualizará sin demora la base de datos de inspecciones con la información correspondiente a la revocación de la denegación de acceso.
12. La información sobre los buques cuyo acceso a los puertos de la Comunidad haya sido denegado estará disponible en la base de datos de inspecciones y se publicará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26 y en el anexo XIII.

ANEXO IX

INFORME DE INSPECCIÓN
(a que se refiere el artículo 17)

El informe de inspección incluirá como mínimo los siguientes elementos:

I. Información general

1. Autoridad competente que ha elaborado el informe.
2. Fecha y lugar de la inspección.
3. Nombre del buque inspeccionado.
4. Pabellón.
5. Tipo de buque: (según consta en el certificado de gestión de la seguridad).
6. Número de identificación OMI.
7. Distintivo de llamada.
8. Arqueo.
9. Peso muerto (si procede).
10. Año de construcción, determinado sobre la base de la fecha indicada en los certificados de seguridad del buque.
11. Sociedad o sociedades de clasificación, así como cualquier otra organización, si procede, que haya(n) expedido los certificados de clasificación del buque, si los hubiere.
12. Organización u organizaciones reconocidas, y/o cualquier otra parte que haya expedido a este buque certificados conforme a los Convenios aplicables en nombre del Estado de abanderamiento.
13. Nombre y dirección de la compañía o del explotador del buque.
14. En el caso de los buques que transportan cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador responsable de la selección del buque y tipo de fletamento.
15. Fecha final de redacción del informe de inspección.
16. Indicación de que la información detallada relativa a inspecciones o inmovilizaciones puede ser publicada.

II. Información relativa a la inspección

1. Certificados expedidos en aplicación de los Convenios pertinentes, autoridad u organismo que ha expedido el certificado o certificados pertinentes, indicando las fechas de expedición y de expiración.
2. Partes o elementos del buque que han sido objeto de inspección (en el caso de inspección más detallada o ampliada).
3. Puerto y fecha de la última inspección intermedia, anual o de renovación y nombre de la organización que la ha realizado.
4. Indicación del tipo de inspección (inspección, inspección detallada, inspección ampliada).
5. Naturaleza de las deficiencias.
6. Medidas adoptadas.

III. Información suplementaria en caso de inmovilizaciones

1. Fecha de la decisión de inmovilización.
 2. Fecha del levantamiento de la inmovilización.
 3. Naturaleza de las deficiencias que han justificado la decisión de inmovilización (referencias a los Convenios, cuando corresponda).
 4. Indicación, en su caso, de la responsabilidad de la organización reconocida o de cualquier otro organismo privado que haya efectuado la inspección, con respecto a las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, hayan provocado la inmovilización.
 5. Medidas adoptadas.
-

ANEXO X

CRITERIOS PARA LA INMOVILIZACIÓN DE UN BUQUE**(a que se refiere el artículo 19, apartado 3)**

INTRODUCCIÓN

Antes de determinar si las deficiencias descubiertas durante una inspección justifican la inmovilización del buque correspondiente, el inspector aplicará los criterios expuestos en los puntos 1 y 2 siguientes.

En el punto 3 se incluyen ejemplos de deficiencias que pueden justificar la inmovilización del buque (véase el artículo 19, apartado 4).

Cuando el motivo de la inmovilización sea resultado de una avería accidental sufrida por el buque mientras se dirigía a puerto, no se dará orden de inmovilización, a condición de que:

- a) se hayan cumplido debidamente las prescripciones de la regla 1/11(c) del Convenio SOLAS 74 con respecto a la notificación a la administración del Estado de abanderamiento y al inspector designado de la organización reconocida responsable de la expedición del pertinente certificado;
- b) antes de llegar a puerto, el capitán o el propietario del buque hayan comunicado a las autoridades de control del Estado rector del puerto los pormenores del accidente y las averías sufridas, y les hayan facilitado información sobre la obligatoria notificación a la administración del Estado de abanderamiento;
- c) el buque haya tomado las medidas correctoras adecuadas, a satisfacción de la autoridad, y
- d) la autoridad, tras haber sido informada de que se han ultimado las medidas correctoras, garantice que se han subsanado las deficiencias claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente.

1. Criterios principales

Antes de emitir su dictamen profesional sobre la inmovilización o la no inmovilización de un buque, el inspector aplicará los siguientes criterios:

Plazos:

Los buques con deficiencias en materia de seguridad para hacerse a la mar serán inmovilizados en la primera inspección en la que se comprueben las deficiencias, independientemente del tiempo que deban permanecer en puerto.

Criterios:

El buque quedará inmovilizado si las deficiencias son lo suficientemente serias como para exigir una nueva visita del inspector, con el fin de que este se cerciore de que, antes de que el buque se haga a la mar, han sido subsanadas.

El hecho de que el inspector deba realizar una nueva visita al buque determina la gravedad de las deficiencias. No obstante, no será siempre obligatorio realizar una nueva visita. Las autoridades comprobarán de alguna forma, preferentemente mediante una visita posterior, que las deficiencias han sido subsanadas antes de que el buque se hiciera a la mar.

2. Aplicación de los criterios principales

A la hora de decidir si las deficiencias descubiertas en un buque son suficientemente graves para exigir la inmovilización del buque, el inspector valorará los siguientes elementos:

1. el buque tiene la documentación prescrita;
2. el buque cuenta con una tripulación conforme al documento determinante de la dotación mínima de seguridad.

Durante la inspección el inspector examinará si el buque y/o la tripulación pueden:

3. navegar en condiciones seguras durante el viaje;
4. gobernar, conducir y controlar con seguridad la situación del buque durante el viaje;

5. operar en la cámara de máquinas en condiciones de seguridad durante el viaje;
6. mantener su propia capacidad de propulsión y dirección durante el viaje;
7. en caso de necesidad, combatir los incendios con eficacia en todas las partes del buque durante el viaje;
8. en caso de necesidad, abandonar el buque inmediatamente y en condiciones de seguridad y efectuar operaciones de salvamento durante el viaje;
9. impedir la contaminación del medio ambiente durante el viaje;
10. mantener la estabilidad adecuada durante el viaje;
11. mantener la integridad de estanqueidad adecuada durante el viaje;
12. en caso de necesidad, comunicarse en situaciones de peligro durante el viaje;
13. proporcionar condiciones adecuadas en materia de seguridad y salud durante el viaje;
14. proporcionar toda la información posible en caso de accidente.

Si la valoración de alguno de estos elementos es negativa, teniendo en cuenta todas las deficiencias comprobadas, se considerará muy seriamente la inmovilización del buque. La combinación de deficiencias de menor importancia también puede justificar la inmovilización del buque.

3. A fin de asistir al inspector en la utilización de estas directrices, se facilita a continuación una lista de deficiencias, agrupadas en función de los Convenios y/o Códigos, pertinentes, cuya naturaleza se considera tan grave que justifica la inmovilización del buque de que se trate. Esta lista no pretende ser exhaustiva.

3.1. *De carácter general*

La falta de certificados y documentos válidos exigidos por los instrumentos pertinentes. No obstante, los buques que enarbolan el pabellón de Estados que no sean parte en un Convenio pertinente o que no hayan aplicado otro instrumento pertinente, no tienen derecho a llevar los certificados establecidos por el Convenio u otro instrumento pertinente. Por consiguiente, la falta de los certificados exigidos no debe ser por sí misma motivo para inmovilizar tales buques; sin embargo, en aplicación de la cláusula de «tratamiento no más favorable», se exigirá el cumplimiento sustancial de las disposiciones antes de que el buque se haga a la mar.

3.2. *Ámbitos regulados por el Convenio SOLAS 74*

1. Avería o mal funcionamiento de la propulsión y otras máquinas esenciales, así como de las instalaciones eléctricas.
2. Limpieza insuficiente de la cámara de máquinas, cantidad excesiva de mezclas de agua oleosa en las sentinas, contaminación por hidrocarburos del aislamiento de las tuberías, incluidas las tuberías de extracción de la cámara de máquinas, mal funcionamiento de los sistemas de bombeo de la sentina.
3. Mal funcionamiento del generador de emergencia, así como del alumbrado, baterías e interruptores.
4. Mal funcionamiento del aparato de gobierno principal y auxiliar.
5. Inexistencia, capacidad insuficiente o deterioro grave de los dispositivos individuales de salvamento, embarcaciones de supervivencia y medios de puesta a flote.
6. Ausencia, falta de conformidad o deterioro sustancial en la medida en que no permitan la utilización para la que están previstos del sistema de detección de incendios, las alarmas contra incendios, el equipo de lucha contra incendios, el sistema fijo de extinción de incendios, las válvulas de ventilación, las válvulas de mariposa de cierre automático, los dispositivos de cierre rápido.
7. Ausencia, deterioro sustancial o mal funcionamiento de la protección contra incendios de la zona de carga de cubierta de los petroleros.
8. Ausencia, falta de conformidad o deterioro grave de las señales luminosas, visuales o sonoras.
9. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de radio para las comunicaciones en situaciones de peligro.

10. Ausencia o mal funcionamiento del equipo de navegación tomando en cuenta las disposiciones de la Regla V/16.2 del Convenio SOLAS 74.
 11. Ausencia de cartas de navegación corregidas y/o toda otra publicación náutica necesaria para el viaje que se pretende realizar, teniendo en cuenta que podrá utilizarse un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) homologado como sustituto de las cartas físicas.
 12. Ausencia de sistemas de extracción de aire que no produzcan chispa en las cámaras de bombas de carga.
 13. Graves deficiencias de las prescripciones operacionales, como se describe en la sección 5.5 del anexo 1 del MA de París.
 14. El tamaño, la composición o la titulación de la tripulación no se ajustan a lo especificado en el documento sobre la dotación de seguridad.
 15. No realización del programa de reconocimientos mejorados con arreglo al capítulo XI, Regla 2, del Convenio SOLAS 74.
- 3.3. *Ámbitos regulados por el Código CIQ*
1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga.
 2. Ausencia de dispositivos de seguridad de alta presión o daño en los mismos.
 3. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código.
 4. Fuentes de ignición en lugares peligrosos.
 5. Infracciones de las prescripciones especiales.
 6. Superación de la cantidad máxima autorizada por tanque.
 7. Insuficiente protección térmica de productos sensibles.
- 3.4. *Ámbitos regulados por el Código CIG*
1. Transporte de sustancias no mencionadas en el certificado de aptitud o falta de información sobre la carga.
 2. Ausencia de dispositivos de cierre en los alojamientos o los espacios de servicio.
 3. Mamparos no herméticos.
 4. Esclusas neumáticas defectuosas.
 5. Válvulas de cierre rápido defectuosas o ausencia de las mismas.
 6. Válvulas de seguridad defectuosas o ausencia de las mismas.
 7. Instalaciones eléctricas que no sean intrínsecamente seguras o que no correspondan a las exigencias del código.
 8. Ventiladores en la zona de carga no operativos.
 9. Alarmas de presión para los tanques de carga no operativas.
 10. Instalación de detección de gases y/o instalación de detección de gases tóxicos defectuosa.
 11. Transporte de sustancias que deben inhibirse sin certificado válido del inhibidor.
- 3.5. *Ámbitos regulados por el LL 66*
1. Zonas importantes con daños o corrosión, o corrosión crateriforme de las chapas y consiguiente atirantamiento de las cubiertas y el casco que afecten a la navegabilidad o a la resistencia para soportar cargas locales, a menos que se hayan llevado a cabo las reparaciones temporales adecuadas para llegar a un puerto en el que realizar reparaciones permanentes.

2. Un caso reconocido de estabilidad insuficiente.
 3. La carencia de información suficiente y fiable, en la forma autorizada, que permita al capitán, mediante procedimientos rápidos y simples, la carga y el lastrado del buque de tal manera que, en todo momento y en las diferentes condiciones del viaje, se mantenga un margen seguro de estabilidad, y de modo que se evite cualquier esfuerzo inaceptable en la estructura del buque.
 4. Ausencia, deterioro sustancial o carácter defectuoso de los sistemas de cierre, de los dispositivos de cierre de las escotillas y puertas estancas.
 5. Sobrecarga.
 6. Ausencia de marcas de calado o marcas de francobordo, o ilegibilidad de las mismas.
- 3.6. *Ámbitos regulados por el anexo I del Convenio Marpol 73/78*
1. Ausencia, deterioro grave o mal funcionamiento del equipo de filtrado del agua oleosa, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma 15 ppm.
 2. Insuficiente capacidad restante del tanque de lavazas o del tanque de fangos para el viaje proyectado.
 3. Libro de registro de hidrocarburos no disponible.
 4. Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.
 5. Ausencia de los informes de inspección o no conformidad de estos a la regla 13 G (3)(b) del Convenio Marpol 73/78.
- 3.7. *Ámbitos regulados por el anexo II del Convenio Marpol 73/78*
1. Ausencia de un manual de procedimientos y medios.
 2. Carga no agrupada por categorías.
 3. Libro registro de carga no disponible.
 4. Transporte de sustancias paraoleosas sin que se cumplan las prescripciones o sin un certificado debidamente enmendado.
 5. Instalación de un conducto de derivación de descargas no autorizado.
- 3.8. *Ámbitos regulados por el anexo V del Convenio Marpol 73/78*
1. Ausencia de un plan de gestión de basuras.
 2. Libro registro de basuras no disponible.
 3. El personal del buque no está familiarizado con las prescripciones de eliminación/descarga del plan de gestión de basuras.
- 3.9. *Ámbitos regulados por el STCW 78/95 y la Directiva 2008/106/CE*
1. La gente de mar no está en posesión de un título, no tiene el título pertinente, no tiene una exención válida o no presenta pruebas documentales de que ha enviado a la administración del Estado de abanderamiento una solicitud de refrendo.
 2. Prueba de que un título ha sido obtenido fraudulentamente o el poseedor de un título no es la persona a la que este fue expedido originalmente.
 3. Incumplimiento de las prescripciones aplicables de la administración del Estado de abanderamiento sobre la dotación de seguridad.
 4. Las disposiciones referentes a las guardias de navegación o de máquinas no se ajustan a las prescripciones especificadas respecto del buque por la administración del Estado de abanderamiento.

5. Ausencia en una guardia de una persona competente para manejar el equipo esencial para la seguridad de la navegación y de las radiocomunicaciones y la prevención de la contaminación del mar.
6. No acreditación de la capacitación profesional para el desempeño de los cometidos asignados a la gente de mar en relación con la seguridad del buque y la prevención de la contaminación.
7. Para la primera guardia al comienzo del viaje y para las guardias subsiguientes de relevo no se han provisto personas que hayan descansado lo suficiente y sean aptas para desempeñar sus obligaciones.

3.10. *Ámbitos regulados por los Convenios OIT*

1. Alimentos insuficientes para viajar hasta el puerto siguiente.
2. Agua potable insuficiente para viajar hasta el puerto siguiente.
3. Excesiva falta de higiene a bordo.
4. Falta de calefacción en un barco que opere en zonas en que las temperaturas puedan ser excesivamente bajas.
5. Ventilación insuficiente en los alojamientos del buque.
6. Cantidad excesiva de basura, bloqueo por instalaciones o carga o cualesquiera otras condiciones peligrosas en las zonas de paso de los pasajeros o en las instalaciones destinadas a los mismos.
7. Muestras claras de fatiga en el personal de guardia y otro personal de servicio que se dispone a realizar la primera guardia o guardias subsiguientes de relevo.

3.11. *Ámbitos que sin justificar una inmovilización, pueden dar motivo para suspender, por ejemplo, las operaciones de carga*

El mal funcionamiento (o el mantenimiento defectuoso) del sistema de gas inerte, de los dispositivos o de la maquinaria de carga se considerarán razón suficiente para parar la operación de carga.

ANEXO XI

CRITERIOS MÍNIMOS PARA INSPECTORES**(a que se refiere el artículo 22, apartados 1 y 5)**

1. Los inspectores poseerán conocimientos teóricos y experiencia práctica adecuados de los buques y su funcionamiento. Asimismo serán competentes en la ejecución de las prescripciones de los Convenios y los procedimientos pertinentes del control por el Estado rector del puerto. Los conocimientos y competencia en cuanto a la aplicación de las prescripciones internacionales y comunitarias deberán adquirirse mediante programas de formación documentados.
2. Los inspectores deberán reunir los siguientes requisitos mínimos:
 - a) poseer las calificaciones apropiadas obtenidas en una escuela náutica o en una institución de enseñanza marítima, y haber completado el período de embarque pertinente en calidad de oficial, o disponer de una certificación de competencia válida con arreglo a lo dispuesto en el capítulo II/2 o III/2 del STCW 78/95 sin limitaciones por lo que respecta a la zona operativa, la potencia propulsora o el arqueo, o
 - b) haber superado un examen de ingeniero naval, ingeniero industrial mecánico o ingeniero en alguna especialidad relacionada con el sector marítimo reconocido por la autoridad competente y haber trabajado como tal durante cinco años como mínimo, o
 - c) estar en posesión de un título universitario o titulación equivalente haber recibido la debida formación y titulación como inspectores en seguridad de buques.
3. Será necesario que el inspector:
 - haya alcanzado un mínimo de un año de servicio como inspector de un Estado de abanderamiento, bien como encargado de reconocimientos y certificación de acuerdo con los Convenios bien participando en la supervisión de las actividades de las organizaciones reconocidas en las que se han delegado tareas reglamentarias, o
 - haya alcanzado un nivel de competencia equivalente mediante un año, como mínimo, de formación sobre el terreno participando en inspecciones de control realizadas por el Estado rector del puerto bajo la supervisión de funcionarios expertos encargados del control dicho Estado.
4. Los inspectores a que se refiere el punto 2, letra a), deberán tener una experiencia marítima de al menos cinco años que incluya períodos en el mar como oficiales en la sección de puente o en la sección de máquinas, respectivamente, o como inspectores del Estado de abanderamiento o como subinspectores del Estado rector del puerto. Tal experiencia deberá incluir un período de dos años en el mar, como mínimo, como oficial de puente o de máquinas.
5. Los inspectores deberán poseer capacidad de comunicación verbal y por escrito con los tripulantes en la lengua más comúnmente hablada en el mar.
6. Se aceptará también a inspectores que no reúnan los criterios citados si en la fecha de adopción de la presente Directiva están al servicio de las autoridades competentes de un Estado miembro para el control por el Estado rector del puerto.
7. Cuando en un Estado miembro las inspecciones a que se refiere el artículo 15, apartados 1 y 2, se encomiendan a inspectores encargados del control por el Estado rector del puerto, los inspectores poseerán las calificaciones adecuadas, incluida experiencia teórica y práctica suficiente en el área de la protección marítima. Dichas cualificaciones incluirán normalmente:
 - a) una buena comprensión de la protección marítima y su aplicación a las operaciones que serán examinadas;
 - b) buenos conocimientos prácticos sobre tecnologías y técnicas de protección marítima;
 - c) conocimiento de los principios, procedimientos y técnicas de inspección;
 - d) conocimiento práctico de las operaciones que serán examinadas.

ANEXO XII

FUNCIONES DE LA BASE DE DATOS DE INSPECCIONES**(a que se refiere el artículo 24, apartado 1)**

1. La base de datos de inspecciones incluirá, como mínimo, las siguientes funciones:
 - incluir los datos de inspección de los Estados miembros y de todos los signatarios del MA de París,
 - facilitar datos sobre el perfil de riesgo del buque y los buques a los que corresponde una inspección,
 - calcular los compromisos de inspección de cada Estado miembro,
 - elaborar la lista blanca, así como las listas gris y negra de Estados de abanderamiento, contemplada en el artículo 16, apartado 1,
 - facilitar datos sobre el grado de cumplimiento de la normativa de las compañías,
 - indicar puntos de zonas de riesgo que deben ser objeto de control en cada inspección.
 2. La base de datos de inspección deberá tener capacidad para adaptarse a la evolución futura y para conectarse con otras bases de datos comunitarias sobre seguridad marítima, incluida la red SafeSeaNet, que proporcionará datos sobre las escalas efectivas de buques en puertos de los Estados miembros y, cuando corresponda, con los sistemas de información nacionales pertinentes.
 3. La base de datos de inspección incluirá un hipervínculo hacia el sistema de información Equasis. Los Estados miembros alentarán a los inspectores a consultar las bases de datos públicas y privadas sobre inspecciones de buques accesibles a través del sistema de información Equasis.
-

ANEXO XIII

PUBLICIDAD DE LAS INSPECCIONES, INMOVILIZACIONES Y DENEGACIONES DE ACCESO EFECTUADAS EN LOS PUERTOS Y FONDEADEROS DE LOS ESTADOS MIEMBROS**(a que se refiere el artículo 26, apartado 1)**

1. La información publicada según lo dispuesto en el artículo 26, apartado 1, incluirá los datos siguientes:
 - a) nombre del buque;
 - b) número de identificación OMI;
 - c) tipo de buque;
 - d) arqueo;
 - e) año de construcción, determinado sobre la base de la fecha indicada en los certificados de seguridad del buque;
 - f) nombre y dirección de la compañía del buque;
 - g) en el caso de los buques que transportan cargamentos líquidos o sólidos a granel, nombre y dirección del fletador responsable de la selección del buque y tipo de fletamento;
 - h) Estado de abanderamiento;
 - i) certificados de clasificación y certificados obligatorios expedidos de conformidad con los Convenios internacionales pertinentes, incluidas sus fechas de emisión y de caducidad, y autoridades u organizaciones expedidoras de cada uno de ellos;
 - j) puerto y fecha de la última inspección intermedia o anual en relación con los certificados citados en la letra i) y mención de la autoridad u organización que ha efectuado la inspección;
 - k) fecha, país, puerto donde tuvo lugar la inmovilización.
 2. Para los buques inmovilizados, la información publicada de conformidad con el artículo 26 incluirá también los elementos siguientes:
 - a) número de inmovilizaciones en los 36 meses previos;
 - b) fecha del levantamiento de la inmovilización;
 - c) días de duración de la inmovilización;
 - d) motivos de la inmovilización, en términos claros y explícitos;
 - e) indicación, en su caso, de la eventual responsabilidad de la organización reconocida que haya efectuado la inspección, con respecto a las deficiencias que, solas o en combinación con otras causas, condujeron a la inmovilización;
 - f) descripción de las medidas adoptadas en el caso de un buque al que se haya permitido dirigirse al astillero de reparación más próximo;
 - g) si al buque se le ha negado el acceso a un puerto o fondeadero de la Comunidad, motivos de la prohibición, en términos claros y explícitos.
-

ANEXO XIV

**DATOS SUMINISTRADOS EN EL MARCO DEL SEGUIMIENTO DE LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA
(a que se refiere el artículo 29)**

1. Cada año, a más tardar el 1 de abril, los Estados miembros suministrarán a la Comisión los datos siguientes relativos al año precedente.

1.1. Número de inspectores que actúan en su nombre en el marco del control por el Estado rector del puerto.

La información se transmitirá a la Comisión utilizando el modelo de cuadro siguiente ⁽¹⁾ ⁽²⁾:

Puerto/zona	Número de inspectores a tiempo completo (A)	Número de inspectores a tiempo parcial (B)	Conversión de (B) a tiempo completo (C)	Total (A+C)
Puerto X ... /o zona X				
Puerto Y ... /o zona Y				
Total				

1.2. Número total de buques que han entrado en sus puertos a nivel nacional. La cifra indicará el número de buques a los que se aplique la Directiva que entren en sus puertos a nivel nacional, contados una sola vez.

2. Los Estados miembros:

a) suministrarán a la Comisión cada seis meses una lista detallada de las escalas de los buques, sin incluir los servicios regulares de transbordadores de pasaje y de carga, que hayan entrado en sus puertos o notificado a una autoridad u organismo portuario su llegada a un fondeadero, indicando, para cada movimiento de un buque, el número de identificación OMI de este, la fecha de llegada y el puerto. La lista se facilitará en forma de hoja de cálculo informática que permita la recuperación y tratamiento automáticos de la información indicada. La lista se transmitirá en el plazo de cuatro meses tras el fin del período a que correspondan los datos,

y

b) proporcionarán a la Comisión listas separadas de los servicios regulares de transbordadores de pasaje y de carga mencionados en la letra a) en un plazo de seis meses a partir de la fecha en que empiece a aplicarse la presente Directiva, y posteriormente cada vez que se produzcan cambios en dichos servicios. En la lista figurará, para cada buque, su número de identificación OMI, nombre y ruta cubierta. La lista se facilitará en forma de hoja de cálculo informática que permita la recuperación y tratamiento automáticos de la información indicada.

⁽¹⁾ Cuando las inspecciones efectuadas por los inspectores en el marco del control por el Estado rector del puerto solo constituyan una parte de la carga de trabajo de dichos inspectores, el número total de inspectores que se fije se adaptará de modo que indique el número equivalente de inspectores a tiempo completo. Cuando un mismo inspector trabaje en más de un puerto o zona geográfica, se contará en cada puerto el equivalente de tiempo parcial aplicable.

⁽²⁾ Estos datos se suministrarán a nivel nacional y para cada uno de los puertos del Estado miembro considerado. A los fines del presente anexo, se entenderá por puerto un puerto individual o la zona geográfica cubierta por un inspector o por un equipo de inspectores, incluidos en su caso varios puertos individuales.

ANEXO XV

PARTE A

Directiva derogada, con sus sucesivas modificaciones**(a que se refiere el artículo 37)**

Directiva 95/21/CE del Consejo
(DO L 157 de 7.7.1995, p. 1)

Directiva 98/25/CE del Consejo
(DO L 133 de 7.5.1998, p. 19)

Directiva 98/42/CE de la Comisión
(DO L 184 de 27.6.1998, p. 40)

Directiva 1999/97/CE de la Comisión
(DO L 331 de 23.12.1999, p. 67)

Directiva 2001/106/CE del Parlamento Europeo y del Consejo
(DO L 19 de 22.1.2002, p. 17)

Directiva 2002/84/CE del Parlamento Europeo y del Consejo
(DO L 324 de 29.11.2002, p. 53)

Solo el artículo 4

PARTE B

Plazos de incorporación al derecho nacional**(a que se refiere el artículo 37)**

Directiva	Plazo de incorporación al Derecho nacional
Directiva 95/21/CE	30 de junio de 1996
Directiva 98/25/CE	30 de junio de 1998
Directiva 98/42/CE	30 de septiembre de 1998
Directiva 1999/97/CE	13 de diciembre de 2000
Directiva 2001/106/CE	22 de julio de 2003
Directiva 2002/84/CE	23 de noviembre de 2003

ANEXO XVI

Tabla de correspondencias
(a que se refiere el artículo 37)

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
Artículo 1, parte introductoria	Artículo 1, parte introductoria
Artículo 1, primer guión	Artículo 1, letra a)
Artículo 1, segundo guión	Artículo 1, letra b)
–	Artículo 1, letra c)
Artículo 2, parte introductoria	Artículo 2, parte introductoria
Artículo 2, apartado 1, parte introductoria	Artículo 2, apartado 1, parte introductoria
Artículo 2, apartado 1, primer guión	Artículo 2, apartado 1, letra a)
Artículo 2, apartado 1, segundo guión	Artículo 2, apartado 1, letra b)
Artículo 2, apartado 1, tercer guión	Artículo 2, apartado 1, letra c)
Artículo 2, apartado 1, cuarto guión	Artículo 2, apartado 1, letra d)
Artículo 2, apartado1, quinto guión	Artículo 2, apartado 1, letra e)
Artículo 2, apartado1, sexto guión	Artículo 2, apartado 1, letra f)
Artículo 2, apartado1, séptimo guión	Artículo 2, apartado 1, letra g)
Artículo 2, apartado1, octavo guión	Artículo 2, apartado 1, letra h)
Artículo 2, apartado 2	Artículo 2, apartado 2
–	Artículo 2, apartado 3
–	Artículo 2, apartado 4
Artículo 2, apartado 3	Artículo 2, apartado 5
Artículo 2, apartado 4	–
–	Artículo 2, apartado 6
–	Artículo 2, apartado 7
Artículo 2, apartado 5	Artículo 2, apartado 8
–	Artículo 2, apartado 6
–	Artículo 2, apartado 10
Artículo 2, apartado 6	Artículo 2, apartado 11
Artículo 2, apartado 7	Artículo 2, apartado 12
Artículo 2, apartado 8	Artículo 2, apartado 13
–	Artículo 2, apartado 14
Artículo 2, apartado 9	Artículo 2, apartado 15
–	Artículo 2, apartado 16
Artículo 2, apartado 10	Artículo 2, apartado 17
–	Artículo 2, apartado 18
–	Artículo 2, apartado 19

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
-	Artículo 2, apartado 20
-	Artículo 2, apartado 21
-	Artículo 2, apartado 22
Artículo 3, apartado 1, párrafo primero	Artículo 3, apartado 1, párrafo primero
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo segundo
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo tercero
Artículo 3, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 3, apartado 1, párrafo cuarto
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo quinto
-	Artículo 3, apartado 1, párrafo sexto
Artículo 3, apartados 2 a 4	Artículo 3, apartados 2 a 4
-	Artículo 4, apartado 1
Artículo 4	Artículo 4, apartado 2
Artículo 5	-
-	Artículo 5
-	Artículo 6
-	Artículo 7
-	Artículo 8
-	Artículo 9
-	Artículo 10
-	Artículo 11
-	Artículo 12
Artículo 6, apartado 1, parte introductoria	-
-	Artículo 13, apartado 1, parte introductoria
Artículo 6, apartado 1 , letra a)	Artículo 13, apartado 1 , letra a)
-	Artículo 13, apartado 1 , letra b)
Artículo 6, apartado 1 , letra b)	Artículo 13, apartado 1 , letra c)
Artículo 6, apartado 2	-
-	Artículo 13, apartado 2
Artículo 6, apartado 3	Artículo 13, apartado 3
Artículo 6, apartado 4	-
Artículo 7	-
Artículo 7 bis	-
Artículo 7 ter	-
-	Artículo 14
-	Artículo 15
-	Artículo 16
Artículo 8	Artículo 17

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
-	Artículo 18
Artículo 9, apartados 1 y 2	Artículo 1, apartados 1 y 2
Artículo 9, apartado 3, primera frase	Artículo 19, apartado 3
Artículo 9, apartado 3, segunda a cuarta frase	Artículo 19, apartado 4
Artículo 9, apartados 4 a 7	Artículo 19, apartados 5 a 8
-	Artículo 19, apartados 9 y 10
Artículo 9 bis	-
Artículo 10, apartados 1 a 3	Artículo 20, apartados 1 a 3
-	Artículo 20, apartado 4
Artículo 11, apartado 1	Artículo 21, apartado 1
-	Artículo 21, apartado 2
Artículo 11, apartado 2	Artículo 21, apartado 3 párrafo primero
Artículo 11, apartado 3 párrafo primero	-
Artículo 11, apartado 3 párrafo segundo	Artículo 21, apartado 3, párrafo segundo
Artículo 11, apartados 4 a 6	Artículo 21, apartados 4 a 6
Artículo 12, apartados 1 a 3	Artículo 22, apartados 1 a 3
Artículo 12, apartado 4	Artículo 22, apartado 4
-	Artículo 22, apartado 5 a 7
Artículo 13, apartados 1 y 2	Artículo 23, apartado 1 y 2
-	Artículo 23, apartado 3 a 5
Artículo 14	-
Artículo 15	-
-	Artículo 24
-	Artículo 25
-	Artículo 26
-	Artículo 27
Artículo 16, apartados 1 y 2	Artículo 28, apartados 1 y 2
Artículo 16, apartado 2 bis	Artículo 28, apartado 3
Artículo 16, apartado 3	Artículo 28.4
Artículo 17	Artículo 29
-	Artículo 30
Artículo 18	Artículo 31
Artículo 19	Artículo 32
-	Artículo 33
Artículo 19, letra a)	Artículo 34
-	Artículo 35
Artículo 20	Artículo 36

Directiva 95/21/CE	La presente Directiva
-	Artículo 37
Artículo 21	Artículo 38
Artículo 22	Artículo 39
Anexo I	-
-	Anexo I
-	Anexo II
-	Anexo III
Anexo II	Anexo IV
Anexo III	Anexo V
Anexo IV	Anexo VI
Anexo V	Anexo VII
Anexo VI	Anexo X
Anexo VII	Anexo XI
-	Anexo XII
Anexo VIII	Anexo XIII
Anexo IX	Anexo IX
Anexo X	Anexo XIV
Anexo XI	Anexo VIII
Anexo XII	-
-	Anexo XV
-	Anexo XVI