

I

(Actos legislativos)

DIRECTIVAS

DIRECTIVA 2013/38/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 12 de agosto de 2013

por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 23 de febrero de 2006, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) adoptó el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM 2006), con el objetivo de crear un instrumento único y coherente que recogiera, en la medida de lo posible, todas las normas actualizadas de los convenios y recomendaciones internacionales vigentes sobre el trabajo marítimo, así como los principios fundamentales de otros convenios internacionales sobre el trabajo.
- (2) La Decisión 2007/431/CE del Consejo ⁽³⁾ autorizaba a los Estados miembros a ratificar, en interés de la Comunidad Europea, el CTM 2006. Por ello, se insta a los Estados miembros a ratificarlo cuanto antes.
- (3) Cuando los Estados miembros realicen inspecciones de control del Estado del puerto de conformidad con la 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 ⁽⁴⁾, que guarden relación con cuestiones reguladas en Convenios que aún

no hayan ratificado y que estipulen que todos los buques estarán sujetos a control por parte de funcionarios debidamente autorizados cuando se hallen en los puertos de otro Estado o Parte contratante, deben hacer todo lo posible por cumplir los procedimientos y prácticas establecidas en los citados Convenios y, en consecuencia, abstenerse de presentar ante la Organización Marítima Internacional (OMI) o la OIT informes que correspondan al control por el Estado rector del puerto. Los Estados miembros que todavía no hayan ratificado un Convenio internacional de los contemplados en la Directiva 2009/16/CE en el momento de su entrada en vigor deben hacer lo posible por establecer condiciones similares a bordo de sus buques, de conformidad con los requisitos del convenio en cuestión.

- (4) Para garantizar un planteamiento armonizado en el cumplimiento efectivo de las normas internacionales por los Estados miembros al realizar inspecciones, tanto del Estado de abanderamiento como del Estado del puerto, y para evitar fricciones entre las legislaciones internacional y de la Unión, los Estados miembros deben intentar ratificar los Convenios a más tardar en la fecha en que entren en vigor, como mínimo las partes de estos que sean competencia de la Unión.
- (5) El CTM 2006 establece normas de trabajo marítimo para todos los marinos, independientemente de su nacionalidad o del pabellón del buque en que trabajen.
- (6) Conviene que en la Directiva 2009/16/CE, en lugar de definirse los términos «marino» y «tripulación», se comprenda su significado en cada caso del modo en que se definen o interpretan en relación con los Convenios internacionales pertinentes. En particular, para toda cuestión que se refiera a la aplicación del CTM 2006, deberá entenderse que el término «tripulación» hace referencia a «marino», tal como este se define en el CTM 2006.
- (7) Para toda cuestión regulada en la presente Directiva que guarde relación con la aplicación del CTM 2006, también respecto de los buques a los que no sea aplicable el Código internacional de gestión de la seguridad, las referencias de la Directiva 2009/16/CE, modificada por

⁽¹⁾ DO C 299 de 4.10.2012, p. 153.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 2 de julio de 2013 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 22 de julio de 2013.

⁽³⁾ DO L 161 de 22.6.2007, p. 63.

⁽⁴⁾ DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

la presente Directiva, a «compañía» deben entenderse que significan «armador», tal como este se define en las disposiciones correspondientes del CTM 2006, ya que esta última definición se ajusta mejor a las necesidades específicas del CTM 2006.

- (8) Una parte sustancial de las normas del CTM 2006 se ha incorporado al Derecho de la Unión por medio de la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica el Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) relativo al Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 ⁽¹⁾, y de la Directiva 1999/63/CE del Consejo, de 21 de junio de 1999, relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST) ⁽²⁾. Las normas del CTM 2006 que entran en el ámbito de la Directiva 2009/13/CE o de la Directiva 1999/63/CE deben ser aplicadas por los Estados miembros de conformidad con las mencionadas Directivas.
- (9) Por regla general, en ninguna circunstancia las medidas adoptadas para dar efecto a la presente Directiva podrán servir de justificación para que los Estados miembros reduzcan el nivel general de protección de los marinos que trabajen a bordo de los buques que naveguen con bandera de un Estado miembro con arreglo al Derecho de la Unión aplicable en materia social.
- (10) El CTM 2006 contiene disposiciones de ejecución que definen las responsabilidades de los Estados que ejercen las obligaciones de control por el Estado rector del puerto. Con el fin de proteger la seguridad y evitar el falseamiento de la competencia, es necesario permitir a los Estados miembros que comprueben el cumplimiento de las disposiciones del CTM 2006 por todos los buques marítimos que hagan escala en sus puertos y fondeaderos, con independencia del Estado en que estén matriculados.
- (11) El control por el Estado rector del puerto se rige por la Directiva 2009/16/CE, que debe incorporar el CTM 2006 entre los Convenios cuya aplicación verifican las autoridades de los Estados miembros en los puertos de la Unión.
- (12) Cuando realicen inspecciones del Estado del puerto de conformidad con lo dispuesto en la Directiva 2009/16/CE, los Estados miembros deben tener en cuenta las disposiciones del CTM 2006, que estipulan que el certificado de trabajo marítimo y la declaración de cumplimiento de trabajo marítimo deberán ser aceptados como pruebas *prima facie* del cumplimiento de los requisitos del CTM 2006.
- (13) El Derecho de la Unión debe también reflejar los procedimientos establecidos en el CTM 2006 en lo que se refiere a la tramitación de quejas presentadas en tierra y relacionadas con los asuntos de los que trata el CTM 2006.
- (14) A fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de la Directiva 2009/16/CE, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. La Comisión debe estar facultada para adoptar actos de ejecución, para aplicar una metodología para la consideración de parámetros de riesgo genéricos relativos en particular al criterio del Estado de abanderamiento y al criterio de historial de la compañía, para garantizar condiciones uniformes relativas al ámbito de unas inspecciones más amplias, que comprendan las zonas de riesgo que han de cubrirse, para garantizar la aplicación uniforme de los procedimientos a seguir en las inspecciones de control y seguridad de los buques, para establecer un formato electrónico normalizado para la presentación de las quejas relacionadas con el CTM 2006, para aplicar procedimientos 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, y para establecer las normas detalladas para la publicación de la información de compañías con un bajo y muy bajo grado de cumplimiento de la normativa, los criterios para la agregación de los datos pertinentes y la frecuencia de las actualizaciones. Se trata de un ejercicio muy técnico que deberá llevarse a cabo en el marco de los principios y criterios establecidos en esa Directiva. Esas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión ⁽³⁾.
- (15) Cuando el comité a que se refiere la presente Directiva no dictamine sobre el proyecto de acto de ejecución que presente la Comisión, esta no deberá adoptar actos de ejecución relativos a la metodología para la toma en consideración de parámetros de riesgo genéricos, en particular los criterios del Estado de abanderamiento y del historial de la compañía; a los informes de los pilotos y las autoridades u organismos portuarios, incluidos los procedimientos armonizados para la notificación de anomalías visibles por parte de los prácticos y autoridades u organismos portuarios y a las medidas de seguimiento adoptadas por los Estados miembros, así como a las modalidades de publicación de información sobre compañías con un rendimiento bajo o muy bajo.
- (16) Cuando establezca normas de ejecución, la Comisión debe tener específicamente en cuenta los conocimientos y la experiencia obtenidos con el uso del sistema de inspecciones en la Unión y basarse en la experiencia del Memorando de Acuerdo sobre el Control del Estado del Puerto firmado en París el 26 de enero de 1982 en su versión actualizada («MDA de París»).
- (17) Las normas de ejecución, incluidas las referencias a las instrucciones y orientaciones del MDA de París, no deben obstaculizar el ejercicio del juicio profesional de los inspectores o de la autoridad competente, ni la flexibilidad que establecen los artículos pertinentes de la Directiva 2009/16/CE.

⁽¹⁾ DO L 124 de 20.5.2009, p. 30.

⁽²⁾ DO L 167 de 2.7.1999, p. 33.

⁽³⁾ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

- (18) La base de datos de inspecciones que contempla la Directiva 2009/16/CE debe adaptarse y desarrollarse en concordancia con las enmiendas que introduce dicha Directiva y/o de los cambios adoptados en el marco del MDA de París.
- (19) El MDA de París trata de eliminar la operación de buques que no cumplan la normativa, utilizando para ello un sistema armonizado de control por el Estado del puerto, que incluye la inspección coordinada de buques que hagan escala en puertos, incluidos los puertos de los Estados miembros, de la región del MDA de París. El objeto de dichas inspecciones es verificar que los buques cumplen las normas internacionales de seguridad, protección y medio ambiente, y que la gente de mar goza de condiciones de vida y de trabajo adecuadas, de conformidad con los Convenios internacionales vigentes. Al realizar las inspecciones y al hacer referencia a las instrucciones y directrices del MDA de París, se debe tener en cuenta que dichas instrucciones y directrices se han desarrollado y adoptado para garantizar la coherencia y orientar las inspecciones, con el fin de facilitar el mayor grado de convergencia posible.
- (20) La inspección de las condiciones de vida y de trabajo a bordo de los marinos, así como de sus formaciones y cualificaciones, a fin de comprobar si cumplen los requisitos del CTM 2006, requiere un nivel apropiado de formación de los inspectores. La Agencia Europea de Seguridad Marítima y los Estados miembros deben impulsar la cuestión de la formación de inspectores a efectos de supervisión del cumplimiento del CTM 2006.
- (21) A fin de permitir que la Comisión actualice rápidamente los procedimientos pertinentes, contribuyendo con ello a conseguir unas condiciones de competencia más equitativas en el sector del transporte marítimo, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en relación con las modificaciones del anexo VI de la Directiva 2009/16/CE, que contiene la lista de las instrucciones adoptadas por el MDA de París, al objeto de que los procedimientos que sean aplicables y exigibles en el territorio de los Estados miembros sean similares a los acordados a nivel internacional y conformes a los Convenios aplicables. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, incluso con expertos. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión adecuada, simultánea y oportuna de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (22) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y por consiguiente pueden lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción, a escala de la Unión, la Unión puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (23) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2009/16/CE en consecuencia.
- (24) Conforme al artículo VIII, el CTM 2006 entrará en vigor doce meses después de la fecha en que se hayan registrado las ratificaciones de al menos 30 Miembros de la OIT que en conjunto posean como mínimo el 33 por ciento del arqueo bruto de la flota mercante mundial. Esta condición se cumplió el 20 de agosto de 2012, y el CTM entra en vigor el 20 de agosto de 2013.
- (25) La presente Directiva debe entrar en vigor en la misma fecha que el CTM 2006.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE

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

- 1) El artículo 2 se modifica como sigue:
 - a) el apartado 1 se modifica como sigue:
 - i) se suprime la letra g),
 - ii) se añaden los siguientes incisos:
 - «i) el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006 (CTM 2006),
 - j) el Convenio Internacional sobre el control de los sistemas antiincrustantes perjudiciales en los buques, 2001 (AFS 2001),
 - k) el Convenio internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, de 2001 (Convenio Bunkers, 2001).»;
 - b) se añaden los puntos siguientes:
 - «23) «certificado de trabajo marítimo»: el certificado a que se refiere la regla 5.1.3 del CTM 2006;
 - 24) «declaración de conformidad laboral marítima»: la declaración a que se hace referencia en la regla 5.1.3 del CTM 2006.»;
 - c) se añade el apartado siguiente:

«Todas las referencias de la presente Directiva a los Convenios, códigos internacionales y resoluciones, incluidas las relativas a certificados y otros documentos, se considerarán referencias a dichos Convenios, códigos internacionales y resoluciones en sus versiones actualizadas.».
- 2) El artículo 3 se modifica como sigue:
 - a) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«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. El buque en cuestión será objeto de una inspección más detallada con arreglo a los procedimientos establecidos por el MDA de París.»;

b) se añade el apartado siguiente:

«5. Las medidas adoptadas para dar efecto a la presente Directiva no redundarán en la reducción del nivel general de protección de los marinos que se acojan al Derecho social de la Unión en los ámbitos en los que se aplique la presente Directiva, en comparación con la situación ya existente en cada Estado miembro. Al aplicar estas medidas, si la autoridad competente del Estado del puerto es sabedora de una clara violación del Derecho de la Unión a bordo de buques que enarboles pabellón de un Estado miembro, dicha autoridad informará inmediatamente, con arreglo a la legislación y práctica nacionales, a las demás autoridades competentes que corresponda a fin de que emprendan a su vez actuaciones, en caso de que sea procedente.»

3) En el artículo 8, se suprime el apartado 4.

4) En el artículo 10, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Se atribuyen a la Comisión competencias de ejecución a fin de aplicar una metodología para la consideración de parámetros de riesgo genérico particularmente en relación con los criterios del Estado de abanderamiento y los criterios del historial de la compañía previstos en las mismas. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3.»

5) En el artículo 14, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El alcance de la inspección ampliada, comprendidas las zonas de riesgo que han de cubrirse, figura en el anexo VII. La Comisión podrá adoptar normas de aplicación detalladas para garantizar condiciones uniformes a efectos de la aplicación del anexo VII. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3.»

6) En el artículo 15, el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. La Comisión podrá adoptar normas de aplicación detalladas para garantizar la aplicación uniforme de los procedimientos contemplados en el apartado 1 y de las comprobaciones de seguridad mencionadas en el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3.»

7) En el artículo 17, se añaden los párrafos siguientes:

«Si, al cabo de una inspección más detallada, se determina que las condiciones de vida y de trabajo a bordo del buque no son conformes con los requisitos del CTM 2006, el inspector comunicará inmediatamente las deficiencias al capitán del buque, junto con los plazos establecidos para su rectificación.

En caso de que el inspector considere que tales deficiencias son significativas o si tienen relación con una posible queja en el marco del anexo V, parte A, punto 19, el inspector informará de las deficiencias a las organizaciones correspondientes de gente de mar y de armadores del Estado miembro en el que se ha llevado a cabo la inspección, y podrá:

a) notificarlo a un representante del Estado de abanderamiento;

b) facilitar la información pertinente a las autoridades competentes del siguiente puerto de escala.

Respecto a las cuestiones relativas al CTM 2006, el Estado miembro en el que se lleve a cabo la inspección tendrá derecho a remitir una copia del informe del inspector, acompañada de las respuestas recibidas de las autoridades competentes del Estado de abanderamiento dentro del plazo previsto, al Director General de la OIT con objeto de que se adopten las medidas que se consideren adecuadas y oportunas a fin de garantizar que se guarde un registro de tal información y que se ponga en conocimiento de las partes que puedan estar interesadas en hacer uso de los procedimientos de recurso pertinentes.»

8) En el artículo 18, el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«No deberá revelarse al capitán ni al armador del buque de que se trate la identidad del denunciante. El inspector adoptará las medidas necesarias para garantizar la confidencialidad de las quejas presentadas por la gente de mar, incluidas las destinadas a garantizar la confidencialidad durante cualquier interrogatorio que se efectúe a la gente de mar.»

9) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 18 bis

Procedimientos para quejas en tierra relacionadas con el CTM 2006

1. Toda queja de un marino que alegue el incumplimiento de los requisitos del CTM 2006 (incluidos los derechos de los marinos) podrá ser formulada ante un inspector del puerto en el que haga escala el buque de dicho marino. En esos casos, el inspector deberá emprender una investigación inicial.

2. Según proceda, y teniendo en cuenta la naturaleza de la queja, en el marco de la investigación inicial deberá estudiarse si se han seguido los procedimientos de tramitación de quejas a bordo establecidos a tenor de la Regla 5.1.5 del CTM 2006. El inspector también puede llevar a cabo una inspección más detallada de conformidad con el artículo 13 de la presente Directiva.

3. Según proceda, el inspector deberá procurar que la queja se solucione a bordo del buque.

4. En el caso de que la investigación o la inspección pongan de relieve una falta de conformidad que corresponda al ámbito de aplicación del artículo 19, se aplicarán las disposiciones de ese artículo.

5. Cuando no sea aplicable el apartado 4 y una queja de un marino relacionada con asuntos regulados por el CTM 2006 no se haya solucionado a bordo del buque, el inspector notificará inmediatamente al Estado de abanderamiento, solicitando asesoramiento al mismo y la elaboración de un plan de acción correctivo en un plazo determinado. Un informe de toda inspección realizada se remitirá por vía electrónica a la base de datos de inspecciones a que se refiere el artículo 24.

6. Cuando la queja no se haya solucionado tras haber procedido de conformidad con lo dispuesto en el apartado 5, el Estado del puerto transmitirá al Director General de la OIT una copia del informe del inspector. El informe irá acompañado de toda respuesta recibida de las autoridades competentes del Estado de abanderamiento dentro del plazo establecido. Se informará también al respecto a las organizaciones de gente de mar y de armadores correspondientes del Estado del puerto. Asimismo, el Estado del puerto deberá presentar periódicamente al Director General de la OIT estadísticas e información relativas a las quejas que se hayan resuelto.

Esa documentación se presenta a efectos de posibilitar que, con arreglo a las medidas que se consideren adecuadas y oportunas, se mantenga un registro de dichas estadísticas e información y se llame la atención sobre su existencia a las partes, incluidas las organizaciones de gente de mar y de armadores, que puedan estar interesadas en hacer uso de los procedimientos de recurso pertinentes.

7. A fin de asegurar condiciones uniformes para la aplicación del presente artículo, se otorgarán a la Comisión competencias de ejecución en relación con la creación de un formato electrónico y un procedimiento armonizados para la notificación de las medidas de seguimiento adoptadas por los Estados miembros. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3.

8. El presente artículo se entiende sin perjuicio del artículo 18. El cuarto apartado del artículo 18 se aplicará asimismo a las quejas relativas a las materias que regula el CTM 2006.».

10) El artículo 19 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado siguiente:

«2 bis. Cuando las condiciones de vida y de trabajo a bordo sean manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o la protección de los marinos, o existan deficiencias que constituyan una infracción grave o recurrente de los requisitos del CTM 2006 (con inclusión de los derechos de la gente de mar, la autoridad competente del Estado rector del puerto en el que se efectúe la inspección del buque procederá a inmovilizarlo 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 se hayan resuelto esas deficiencias, o hasta que la autoridad competente haya aceptado un plan de acción destinado a rectificar las deficiencias y esté convencida de que dicho plan se llevará a la práctica con prontitud. Antes de aceptar un plan de acción, el inspector podrá consultar al Estado de abanderamiento.»;

b) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«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. Además, si se impide que el buque zarpe debido a una infracción grave o recurrente de los requisitos del CTM 2006 (incluida una vulneración de los derechos de los marinos), o porque las condiciones de vida y de trabajo a bordo sean manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o la protección de los marinos, la autoridad competente informará inmediatamente de ello al Estado de abanderamiento e invitará a estar presente, a ser posible, a un representante del mismo, y solicitará a dicho Estado de abanderamiento que responda dentro de un plazo determinado. La autoridad competente informará además inmediatamente a las organizaciones correspondientes de gente de mar y de armadores del Estado del puerto donde se haya realizado la inspección.».

11) En el artículo 23, el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Se atribuyen a la Comisión competencias de ejecución para la adopción de medidas de aplicación del presente artículo, incluidos procedimientos armonizados para la notificación de las anomalías visibles por los prácticos y las autoridades u organismos portuarios y la notificación de las medidas consecutivas adoptadas por los Estados miembros. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3.».

12) En el artículo 27, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Se otorgan a la Comisión competencias de ejecución para establecer las modalidades de publicación de la información a que se hace referencia en el párrafo primero, los criterios de agregación de los datos pertinentes y la frecuencia de las actualizaciones. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 3.».

13) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 30 bis

Actos delegados

Se otorgan poderes a la Comisión para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 30 *ter* en relación con las modificaciones del anexo VI encaminadas a añadir a la lista que figura en dicho anexo nuevas instrucciones relacionadas con el control por el Estado del puerto adoptadas por la Organización del MDA de París.

Artículo 30 *ter*

Ejercicio de la delegación

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

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 30 bis se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 20 de agosto de 2013. La Comisión elaborará un informe sobre esa delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 30 bis podrá ser revocada en todo momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en la fecha posterior que en ella se especifique. No afectará a la validez de cualesquiera actos delegados que ya estén en vigor.

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

5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 30 bis solo entrará en vigor en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan formulado objeciones en un plazo de dos meses tras la notificación del acto al Parlamento Europeo y al Consejo o si, antes de que expire dicho plazo, tanto el Parlamento Europeo como el Consejo informan a la Comisión de que no formularán ninguna objeción. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.»

14) El artículo 31 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 31

Comitología

1. La Comisión estará asistida por el Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación por los buques (COSS), establecido por el artículo 3 del Reglamento (CE) n° 2099/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo (*). Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

Si el Comité no emite dictamen sobre un proyecto de acto de ejecución que deba adoptarse con arreglo a lo dispuesto respectivamente en el artículo 10, apartado 3, el artículo 23, apartado 5, y el artículo 27, apartado 2, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n° 182/2011.

(*) DO L 324 de 29.11.2002, p. 1.»

15) Queda derogado el artículo 32.

16) El artículo 33 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 33

Normas de ejecución

Al establecer, de conformidad con los procedimientos a que se refiere el artículo 31, apartado 3, las normas de ejecución a que se hace referencia en el artículo 10, apartado 3, el artículo 14, apartado 4, el artículo 15, apartado 4, el artículo 18 bis, apartado 7, el artículo 23, apartado 5, y el artículo 27, la Comisión velará de manera especial por que dichas normas tengan en cuenta los conocimientos y la experiencia adquiridos en el ámbito del sistema de inspección de la Unión y se apoyen en la experiencia del MDA de París.»

17) En el anexo I, parte II, el punto 2B se modifica como sigue:

a) el quinto guión se sustituye por el texto siguiente:

«— Los buques que hayan sido objeto de un informe o denuncia, incluidas las quejas formuladas en tierra por el capitán, un miembro de la tripulación o cualquier persona o entidad con interés legítimo en la seguridad de funcionamiento del buque, las condiciones de vida y de trabajo a bordo o la prevención de la contaminación, salvo que el Estado miembro de que se trate considere manifiestamente infundados dichos informes o denuncias.»

b) se añade el siguiente guión:

«— Los buques para los que se haya acordado un plan de acción destinado a rectificar las deficiencias a que se hace referencia en el artículo 19, apartado 2 bis, pero cuya ejecución no haya sido supervisada por un inspector.»

18) El anexo IV se modifica como sigue:

a) los puntos 14, 15 y 16 se sustituyen por el texto siguiente:

«14. Certificados médicos (véase el CTM 2006).

15. Cuadro indicativo de la organización del trabajo a bordo (véanse el CTM 2006 y el STCW 78/95).

16. Registros de las horas de trabajo y descanso de los marinos (véase el CTM 2006).»

b) se añaden los puntos siguientes:

«45. Certificado de trabajo marítimo.

46. Declaración de conformidad laboral marítima, partes I y II.

47. Certificado internacional de sistemas antiincrustantes.

48. Póliza de seguro u otra garantía financiera relativa a la responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos.»

19) En el anexo V, parte A, se añaden los siguientes puntos:

- «16. Los documentos requeridos conforme al CTM 2006 no se presentan, no están en regla o su contenido es falso, o los documentos presentados no incluyen la información exigida en el CTM 2006, o no son válidos por otros motivos.
17. Las condiciones de vida y de trabajo a bordo del buque no se ajustan a los requisitos del CTM 2006.
18. Hay motivos fundados para creer que se ha cambiado el pabellón del buque con el fin de sustraerlo al cumplimiento de las disposiciones del CTM 2006.
19. Existe una queja de que determinadas condiciones de vida y de trabajo a bordo del buque no se ajustan a los requisitos del CTM 2006.».

20) El punto 3.10 del anexo X se modifica como sigue.

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Ámbitos regulados por el CTM 2006»;

b) se añaden los puntos siguientes:

- «8. Condiciones a bordo manifiestamente peligrosas para la seguridad, la salud o la protección de los marinos.
9. La no conformidad con estos requisitos constituye una infracción grave o recurrente de los requisitos del CTM 2006 (incluida una vulneración de los derechos de la gente de mar) relativos a las condiciones de vida y de trabajo que tienen a bordo los marinos, tal como se establece en el certificado de trabajo marítimo y en la declaración de conformidad laboral marítima.».

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 21 de noviembre de 2014. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

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

Artículo 3

Entrada en vigor

La presente Directiva entrará en vigor el 20 de agosto de 2013, fecha de entrada en vigor del CTM 2006.

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 12 de agosto de 2013.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

M. SCHULZ

Por el Consejo

El Presidente

L. LINKEVIČIUS