



2024/3099

16.12.2024

DIRECTIVA (UE) 2024/3099 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 27 de noviembre de 2024

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) La Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ establece normas sobre el sistema de inspecciones de control por parte del Estado rector del puerto, mediante el cual se inspeccionan los buques que hacen escala en puertos de la Unión, que puedan ser seleccionados para inspección, para comprobar si la competencia de la tripulación a bordo y el estado del buque y su equipo cumplen los requisitos de los convenios internacionales sobre seguridad de la vida humana en el mar, sobre protección del medio marino y sobre condiciones de vida y trabajo a bordo de buques de cualquier pabellón.
- (2) La Directiva 2009/16/CE se basa en el acuerdo voluntario preexistente del Memorando de Acuerdo de París para el Control de los Buques por el Estado Rector del Puerto firmado el 26 de enero 1982 (en lo sucesivo, «MA de París») y en las ideas de compartir la carga de inspección, seleccionar los buques que se deben inspeccionar en función del riesgo, armonizar las inspecciones y poner en común los resultados de las inspecciones.
- (3) Desde la entrada en vigor de la Directiva 2009/16/CE, ha habido cambios en el entorno regulador internacional, en particular en el MA de París y la Organización Marítima Internacional (OMI), así como avances tecnológicos. Esos cambios deben tenerse en cuenta, junto con la experiencia adquirida con la aplicación de la Directiva 2009/16/CE.
- (4) Varios convenios internacionales han sido ratificados por los Estados miembros y han entrado en vigor desde 2011. Se trata del Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, adoptado el 13 de febrero de 2004 (Convenio BWM), y el Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, adoptado el 18 de mayo de 2007 (Convenio de Nairobi). Por lo tanto, es necesario incluir esos convenios internacionales en la lista de convenios cubiertos por la Directiva 2009/16/CE, a fin de que su cumplimiento pueda incluirse en el sistema de control por el Estado rector del puerto.
- (5) Un sistema armonizado y actualizado de control por el Estado rector del puerto necesita disponer de una forma más rápida de actualizar la lista de convenios internacionales que se aplican sin la necesidad de modificar la Directiva 2009/16/CE en su totalidad. Por lo tanto, cuando se haya alcanzado el nivel acordado de ratificación de un convenio internacional, dando lugar así a su entrada en vigor, y tras su adopción por los signatarios del MA de París como instrumento pertinente, la Comisión debe actualizar la lista de convenios mencionados en la Directiva 2009/16/CE.

⁽¹⁾ DO C, C/2023/876, 8.12.2023, <http://data.europa.eu/eli/C/2023/876/oj>.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 10 de abril de 2024 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 18 de noviembre de 2024.

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

- (6) El Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques, adoptado el 15 de mayo de 2009 (Convenio de Hong Kong), entrará en vigor el 26 de junio de 2025. La Directiva 2009/16/CE debe prever la aplicación de dicho Convenio.
- (7) Los acuerdos y convenios internacionales en materia de pesca, como el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros de 1977 (en lo sucesivo, «Acuerdo de Ciudad del Cabo»), el Convenio n.º 188 de la Organización Internacional del Trabajo sobre el Trabajo en la Pesca de 2007, y el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el Personal de los Buques Pesqueros de 1995 (STCW-F), pueden mejorar la seguridad de los buques pesqueros y las condiciones de vida y laborales de los pescadores a bordo y crear unas condiciones de competencia internacionales más equitativas en este sector.
- (8) Debido a su pequeño tamaño, la mayoría de los buques pesqueros de la Unión faenan en aguas territoriales y no es probable que vayan a ser inspeccionados en puertos extranjeros. Esto significa que, en general, es probable que solamente los buques pesqueros de eslora igual o superior a veinticuatro metros (entendiendo la eslora como se define en el Acuerdo de Ciudad del Cabo), que son también los que suelen ser objeto de convenios internacionales, faenen en aguas internacionales y hagan escala en puertos distintos de los del país donde están registrados y, por tanto, estén sujetos a control por el Estado rector del puerto. Dado que la mayoría de los convenios internacionales aplicables a los buques pesqueros de mayor eslora difieren de los que aplica actualmente el Estado rector del puerto, y para evitar efectos indirectos indeseables en el actual sistema de control por el Estado rector del puerto, debe establecerse un sistema de control por el Estado rector del puerto paralelo e independiente para los buques pesqueros.
- (9) Sin embargo, debido a las pautas de pesca, dichos buques pesqueros de mayor eslora no hacen escala en todos los Estados miembros. Por lo tanto, para los Estados miembros que deseen llevar a cabo dichas inspecciones, debe establecerse un sistema voluntario paralelo e independiente del actual régimen de control por el Estado rector del puerto, a fin de ofrecer flexibilidad a la manera en que se elaboran las normas en el marco del control por el Estado rector del puerto. Así, los Estados miembros, los Estados signatarios del MA de París y la Comisión pueden desarrollar de manera orgánica dicho sistema de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora igual o superior a veinticuatro metros sin incorporar dichos buques en el actual MA de París, con el fin de reforzar la cooperación en materia de control por el Estado rector del puerto en los puertos de la Unión que reciben dichos buques y de mejorar la seguridad en el sector pesquero, incluida la salud y la seguridad de los pescadores a bordo. A tal efecto, debe desarrollarse un módulo aparte para la actual base de datos de inspecciones. Dicho sistema voluntario podría ayudar a los Estados miembros, en el contexto del procedimiento de ratificación del Acuerdo de Ciudad del Cabo, y a prepararse para su entrada en vigor, tal como se autoriza en la Decisión 2014/195/UE del Consejo⁽⁴⁾, con el fin de establecer las normas más estrictas posibles para la seguridad de los buques pesqueros de mayor eslora.
- (10) El mecanismo de cuota equitativa permite distribuir la carga de inspección entre los Estados signatarios del MA de París. A cada uno de esos Estados signatarios se le asigna un determinado número de inspecciones. Este número representa su compromiso de inspección o cuota equitativa que debe llevar a cabo cada año. La posibilidad de que un buque sea seleccionado para la inspección viene determinada principalmente por el tiempo transcurrido desde la última inspección, junto con el perfil de riesgo del buque, que determina los intervalos entre inspecciones, así como el alcance de estas. Los buques de prioridad PII pueden ser inspeccionados mientras que los buques de prioridad PI deben ser inspeccionados.
- (11) Debe permitirse a los Estados miembros no llevar a cabo un determinado número de inspecciones a buques con prioridad, sin que ello afecte al cumplimiento de su compromiso de inspección. Para algunos Estados miembros, el número de escalas que hacen realmente en sus puertos durante un año determinado los buques con prioridad puede ser superior o inferior al compromiso de inspección asignado. Se consideró que el método alternativo de cumplimiento del mecanismo de la cuota equitativa para aquellos Estados miembros (con una carga excesivamente alta o baja) era inflexible, por lo que es necesario armonizar las disposiciones en cuestión con las del MA de París.
- (12) Los Estados miembros también tienen la posibilidad de aplazar las inspecciones de buques en determinadas circunstancias, siempre que el buque sea inspeccionado en el siguiente puerto de escala o en un plazo de quince días. Dicha posibilidad debe adaptarse para que todos los Estados miembros puedan acogerse a ella. Determinadas categorías de buques que se consideran de mayor riesgo y que, por lo tanto, puedan ser objeto de una inspección ampliada, deben notificar su hora estimada de llegada a un puerto setenta y dos horas antes de la llegada. Sin embargo, tras varios años, se llegó a la conclusión de que dicha obligación era demasiado gravosa para los operadores y no aportaba ningún valor añadido, puesto que las autoridades nacionales ya encuentran más fácilmente la información sobre la hora estimada de llegada en la base de datos THETIS. Por ese motivo, el MA de París suprimió la obligación de notificación previa a la llegada y la Directiva 2009/16/CE debe, por lo tanto, adaptarse en consecuencia.

⁽⁴⁾ Decisión 2014/195/UE del Consejo, de 17 de febrero de 2014, por la que se autoriza a los Estados miembros a firmar, ratificar o adherirse al Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la aplicación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros de 1977 (DO L 106 de 9.4.2014, p. 4).

- (13) En circunstancias normales, las inspecciones de los buques con prioridad II no son obligatorias, sino opcionales. No obstante, los Estados miembros que no reciban un número suficiente de escalas de buques que puedan ser objeto de inspección para cumplir su compromiso anual deben inspeccionar buques con prioridad II para cumplir su compromiso anual de inspección. Dado que, en el caso de esos Estados miembros, dichas inspecciones pasan a ser inspecciones obligatorias de facto, puede ser necesaria una mayor flexibilidad para esos Estados miembros específicamente con respecto a las inspecciones de los buques con prioridad II. Por lo tanto, dichos Estados miembros deben poder aplazar dichas inspecciones siempre que justifiquen dicho aplazamiento.
- (14) Si una inspección no se lleva a cabo debido a circunstancias extraordinarias e imprevistas que la hagan imposible, como una catástrofe natural, una pandemia, una emergencia de salud pública o un atentado terrorista, no se debe computar como inspección incumplida. Deben justificarse debidamente esas circunstancias y notificarse a la Comisión.
- (15) El perfil de seguridad de los buques que hacen escala en puertos de la Unión ha mejorado durante la última década, pese al aumento del número de buques que hacen escala en puertos de la Unión, lo que incluye el transporte marítimo de corta distancia de mercancías entre los principales puertos de los Estados miembros y puertos situados en la región geográfica de Europa o en países no europeos del Mediterráneo y el mar Negro. Las inspecciones de control por el Estado rector del puerto se utilizan cada vez más para hacer cumplir el Derecho medioambiental, por ejemplo en relación con las emisiones de azufre o el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques. A este respecto, la Unión, en consonancia con sus compromisos relativos a la protección del entorno marino, debe seguir ejerciendo su liderazgo en un sector regulado tanto a nivel europeo como internacional. Sin embargo, el perfil de riesgo del buque que se elaboró antes de 2009 tenía otras prioridades y no está plenamente adaptado a centrar el esfuerzo de inspección en los buques menos eficientes desde el punto de vista medioambiental. Por tanto, debe actualizarse el perfil de riesgo del buque para reflejar los aspectos medioambientales concediendo mayor importancia al comportamiento medioambiental de los buques.
- (16) Una vez que la OMI haya concluido la revisión del indicador de intensidad de carbono, la Comisión debe evaluar la idoneidad de dicho indicador de intensidad de carbono como parámetro medioambiental utilizado para determinar el perfil de riesgo de un buque con arreglo a la Directiva 2009/16/CE y considerar si presenta una propuesta legislativa, según corresponda.
- (17) En virtud del MA de París se adoptó en 2019 una nueva metodología, por la que se establecieron listas de grado de cumplimiento alto, medio y bajo, como alternativa a las listas blanca, gris y negra de los Estados de abanderamiento. Al adoptar los actos de ejecución pertinentes, debe prestarse especial atención a dicha metodología, por la que se establece una categorización de los Estados de abanderamiento. La aplicación, en virtud de la presente Directiva, de esa metodología debe garantizar su carácter equitativo, en particular respecto del trato que se da a los Estados de abanderamiento con flotas pequeñas.
- (18) Dado que los funcionarios de control del Estado rector del puerto necesitan tiempo para preparar y llevar a cabo las inspecciones, es importante garantizar que se dispone de tiempo suficiente. Esto es especialmente pertinente en caso de inspecciones ampliadas y también en caso de inspecciones de buques de pasaje de transbordo rodado en servicio regular, cuando pueda plantearse la explotación del buque.
- (19) Debido al alcance de las inspecciones ampliadas, deben llevarlas a cabo al menos dos inspectores de control del Estado rector del puerto. Cuando esto no sea posible por razones objetivas, como las particularidades del puerto (personal limitado, problemas de accesibilidad), porque se diera aviso de la llegada con poca antelación o porque la inspección ampliada fuera necesaria debido a factores inesperados o imperiosos, deben registrarse debidamente las razones.
- (20) La digitalización es un aspecto esencial del progreso tecnológico en el ámbito de la recogida y la transmisión de datos, con vistas a contribuir a la reducción de los costes y a una utilización eficaz de los recursos humanos. El número de buques que actualmente llevan certificados electrónicos va en aumento y se prevé que prosiga esa tendencia. Por consiguiente, debe mejorarse la eficacia del control por el Estado rector del puerto haciendo un mayor uso de los certificados electrónicos y permitir así que las inspecciones se centren más en los buques y estén mejor preparadas.
- (21) El control por el Estado rector del puerto ha ido aumentando en complejidad a medida que se añaden nuevos requisitos de inspección, ya sea en virtud del Derecho de la Unión o a través de la OMI, como prueba de la estrecha interrelación entre la salud, la seguridad, la protección y las consideraciones sociales. Por lo tanto, es necesario mejorar las capacidades y el reciclaje profesional de los funcionarios encargados de dicho control y ofrecerles formación continua. Esto va a permitir a las autoridades competentes de los Estados rectores de los puertos verificar que los buques que hacen escala en sus puertos cumplen los convenios internacionales aplicables en materia de seguridad y protección marítimas, protección del medio marino y condiciones de vida y de trabajo a bordo. Al llevar

a cabo dichas actividades de seguimiento, el Estado rector del puerto no debe interferir en las competencias del Estado de abanderamiento, tal como se establece en la Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾.

- (22) De conformidad con la Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾, las administraciones de Estado de abanderamiento de los Estados miembros deben disponer de un sistema de gestión de la calidad para ayudar a los Estados miembros a seguir mejorando su historial como Estados de abanderamiento y garantizar la igualdad de condiciones entre las administraciones. Establecer un requisito similar para las administraciones de control por el Estado rector del puerto debe permitir a los Estados miembros certificar que la organización de esas administraciones, así como sus políticas, procesos, recursos y documentación es adecuado para alcanzar los objetivos de la presente Directiva. Para garantizar que los Estados miembros dispongan de tiempo suficiente para aplicar dicho requisito, la certificación de dicho sistema de gestión de la calidad debe ajustarse al intervalo de auditoría habitual para el sistema que ya existe en virtud de la Directiva 2009/21/CE.
- (23) Para poder actualizar la aplicación de la Directiva 2009/16/CE con el fin de que los Estados miembros puedan cumplir sus obligaciones en virtud del Derecho internacional de conformidad con dicha Directiva, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a la actualización de la lista de los convenios incluidos en el ámbito de aplicación de la Directiva 2009/16/CE y a la modificación de la lista de procedimientos y directrices relativos al control de los buques por el Estado rector del puerto adoptados en virtud del MA de París. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽⁷⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.
- (24) Deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución a fin de garantizar condiciones uniformes para la aplicación de las disposiciones de la Directiva 2009/16/CE relativas a la lista de convenios incluidos en su ámbito de aplicación, las condiciones de aplicación del anexo VII sobre inspecciones ampliadas, el conjunto uniforme de directrices y procedimientos de seguridad y protección, así como a los requisitos para los certificados electrónicos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾.
- (25) Habida cuenta del ciclo completo de las visitas a los Estados miembros por la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) para supervisar la aplicación de la Directiva 2009/16/CE, la Comisión debe evaluar por primera vez la aplicación de esa Directiva a más tardar cinco años después de la fecha de transposición de la presente Directiva modificativa, e informar al respecto al Parlamento Europeo y al Consejo. Los Estados miembros deben cooperar con la Comisión a fin de recopilar toda la información necesaria para esa evaluación. Las evaluaciones siguientes deben tener lugar cada cinco años.
- (26) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por razón de la índole internacional del transporte marítimo sino que, debido a los efectos de interconexión derivados de la actuación conjunta de los Estados miembros, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (27) Para no imponer cargas administrativas desproporcionadas a los Estados miembros sin litoral, una norma de disposiciones mínimas debe permitir a estos Estados miembros quedar eximidos de la obligación de transponer y ejecutar la presente Directiva, siempre que cumplan determinados criterios.
- (28) Por tanto, procede modificar la Directiva 2009/16/CE en consecuencia.

⁽⁵⁾ Directiva 2013/54/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, sobre determinadas responsabilidades del Estado del pabellón en materia de cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, de 2006 (DO L 329 de 10.12.2013, p. 1).

⁽⁶⁾ Directiva 2009/21/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el cumplimiento de las obligaciones del Estado de abanderamiento (DO L 131 de 28.5.2009, p. 132).

⁽⁷⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

⁽⁸⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 2009/16/CE

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

1) En el artículo 2, el párrafo primero se modifica como sigue:

a) el punto 1 se modifica como sigue:

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

«d) el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (Convenio STCW);»;

ii) se añaden los siguientes puntos:

«l) el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques, 2004 (Convenio BWM);

m) el Convenio Internacional de Nairobi sobre la Remoción de Restos de Naufragio, 2007 (Convenio de Nairobi);

n) el Convenio Internacional de Hong Kong para el Reciclaje Seguro y Ambientalmente Racional de los Buques, 2009 (Convenio de Hong Kong).»;

b) se suprime el punto 3;

c) se inserta el punto siguiente:

«8 bis. “inspección”: una verificación del estado del buque, de su equipo y de su tripulación, basada en los convenios aplicables y realizada por un inspector. La inspección no se considerará un reconocimiento para la emisión, la aprobación o la renovación de los certificados obligatorios, y el informe de inspección consiguiente que se entrega al capitán del buque no se considerará un certificado;»;

d) los puntos 11, 12 y 13 se sustituyen por el texto siguiente:

«11. “inspección inicial”: una inspección a bordo del buque realizada por un inspector y que incluye al menos las comprobaciones requeridas en virtud del artículo 13, apartado 1.

12. “inspección más detallada”: una inspección que incluye los elementos de una inspección inicial y en la que el buque así como su equipo y su tripulación en conjunto o, según corresponda, 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, el equipamiento y la dotación de personal del buque, así como las condiciones de vida y de trabajo a bordo y el cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque.

13. “inspección ampliada”: una inspección que incluye al menos los elementos que figuran en el anexo VII y los elementos de una inspección inicial. Una inspección ampliada podrá incluir una inspección más detallada siempre que existan motivos fundados de conformidad con el artículo 13, apartado 3;»;

e) el punto 20 se sustituye por el texto siguiente:

«20. “certificado obligatorio”: un certificado expedido por un Estado de abanderamiento o expedido en su nombre de conformidad con los convenios aplicables;».

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) los apartados 3 y 4 se sustituyen 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 velarán por 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 ese convenio. El buque en cuestión será objeto de una inspección más detallada con arreglo a los procedimientos establecidos en virtud del MA de París. Sin embargo, un buque que enarbole pabellón de un Estado que no sea parte en el CLC 1992, en el Convenio Bunkers de 2001

o en el Convenio de Nairobi no será objeto automáticamente de una inspección más detallada, si ese buque lleva el certificado correspondiente expedido por un Estado que sea parte en dichos convenios y el inspector que realiza la inspección decide que no es necesaria una inspección más detallada. Esa decisión y sus motivos se registrarán por consiguiente en la base de datos de inspecciones.

4. Quedan excluidos del ámbito de aplicación de la presente Directiva los buques pesqueros de eslora inferior a veinticuatro metros, los buques de guerra, las unidades navales auxiliares, los buques de madera de construcción primitiva, los buques propiedad de los Estados utilizados con fines no comerciales y los yates de recreo no dedicados al comercio. A efectos de la presente Directiva, la eslora de un buque pesquero se determinará de conformidad con el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«4 bis. Los Estados miembros podrán llevar a cabo inspecciones de control por el Estado rector del puerto de los buques pesqueros de eslora igual o superior a veinticuatro metros. La Comisión podrá adoptar, en colaboración con los Estados signatarios del MA de París, directrices que establezcan las disposiciones específicas de tal sistema específico de control por el Estado rector del puerto, paralelo e independiente, relativo a esos buques pesqueros.».

3) En el artículo 5, se inserta el apartado siguiente:

«2 bis. Las inspecciones de buques realizadas por un Estado miembro que superen el compromiso anual de inspección de ese Estado miembro en un 20 % o más no se tendrán en cuenta a la hora de calcular los compromisos anuales de inspección de las partes del MA de París.».

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

«Artículo 6

Disposiciones específicas para el cumplimiento del compromiso de inspección

1. Se considerará que un Estado miembro que no realice las inspecciones exigidas en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a), cumple no obstante dicha obligación, si el número de esas inspecciones incumplidas no es superior al 10 % del total de los buques con prioridad I que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos, independientemente de su perfil de riesgo.

2. No obstante el porcentaje de inspecciones incumplidas contemplado en el apartado 1, los Estados miembros darán prioridad a la inspección de aquellos buques que, según la información que conste en la base de datos de inspecciones, hagan escala con poca frecuencia en los puertos de la Unión.

3. No obstante el porcentaje de inspecciones incumplidas contemplado en el apartado 1, en el caso de los buques con prioridad I que hagan escala en fondeaderos, los Estados miembros darán 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, hagan escala con poca frecuencia en los puertos de la Unión.».

5) En el artículo 7, el título y los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 7

Disposiciones específicas para un compromiso de inspección equilibrado en toda la Unión

1. Se considerará que un Estado miembro en el que el número total de escalas de buques con prioridad I supera su cuota de inspección a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra b), cumple su compromiso de inspección anual si realiza un número de inspecciones que corresponda como mínimo a la cuota de inspección a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra b), y si el número de inspecciones incumplidas por dicho Estado miembro no es superior al 40 % del total de los buques con 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 con prioridad I o prioridad II sea inferior a un 150 % de la cuota de inspección a que se refiere el artículo 5, apartado 2, letra b), cumple no obstante su compromiso anual de inspección si realiza inspecciones de dos terceras partes de los buques con prioridad I y prioridad II del total de ese tipo de buques que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos.».

6) El artículo 8 se modifica como sigue:

a) los apartados 1, 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. En cualquiera de las siguientes circunstancias, un Estado miembro podrá decidir aplazar la inspección de un buque con prioridad I o prioridad II:

- a) si la inspección pudiera realizarse en cualquier escala posterior del buque en el mismo Estado miembro en un plazo de quince días a partir de la hora de partida real, siempre y cuando el buque no haga escala entretanto en otros puertos de la Unión o de la región del MA de París, salvo si lo hace en puertos del Estado de abanderamiento del buque;
- b) si la inspección pudiera realizarse en otro puerto de escala dentro de la Unión o de la región del MA de París en un plazo de quince días a partir de la hora de partida real, siempre y cuando el Estado en el que esté situado ese puerto de escala haya accedido previamente a realizar la inspección, o
- c) si la inspección de un buque, incluidos los buques de pasaje de transbordo rodado o las naves de pasaje de gran velocidad que presten servicio regular, puede realizarse en el mismo puerto de escala en un plazo de quince días a partir de la hora de partida real.

Cuando un Estado miembro decida aplazar una inspección con arreglo al párrafo primero, dicha inspección aplazada no computará a efectos del cumplimiento por ese Estado miembro del compromiso de inspección anual a que se refieren los artículos 6 y 7 si la inspección aplazada se registra como tal en la base de datos de inspecciones.

2. La inspección de un buque con prioridad I o II que no se realice por motivos operativos no se computará como inspección incumplida, siempre y cuando se registre en la base de datos de inspecciones la razón por la que no se realiza la inspección y se dé alguna de las siguientes circunstancias excepcionales:

- a) que la autoridad competente considere que 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,
- b) que la escala en el puerto se haga únicamente en horario nocturno, o
- c) que la duración de la escala sea demasiado corta para que la inspección pueda realizarse satisfactoriamente.

Cuando se den las circunstancias mencionadas en la letra b), los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los buques que hagan escala en sus puertos sistemáticamente en horario nocturno sean inspeccionados como 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 Unión o en la región del MA de París de conformidad con el anexo I en un plazo de quince días a partir de la hora de partida real;
- b) la escala del buque en el puerto tiene lugar en horario nocturno o la duración de la escala es demasiado corta para que la inspección pueda realizarse satisfactoriamente, y la razón por la que no se realiza la inspección se registra en la base de datos de inspecciones, o
- c) la autoridad competente considera que la inspección supone un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación, del puerto o para el medio marino, y la razón por la que no se realiza la inspección se registra en la base de datos de inspecciones.»;

b) se añade el apartado siguiente:

«4. Si una inspección no se realiza debido a circunstancias extraordinarias e imprevistas, no se computará como inspección incumplida y la razón por la que no se realiza la inspección se registrará en la base de datos de inspecciones. Esas circunstancias se justificarán debidamente y se notificarán a la Comisión.».

7) Se suprime el artículo 9.

8) En el artículo 10, los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«2. El perfil de riesgo de un buque se determinará mediante una combinación de parámetros de riesgo genéricos, históricos y medioambientales, 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.

c) Parámetros medioambientales

Los parámetros medioambientales se basarán en el número de deficiencias relacionadas con los convenios MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 1992, el Convenio Bunkers 2001, el Convenio de Nairobi y el Convenio de Hong Kong de conformidad con el anexo I, parte I.3, y el ANEXO II.

3. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan la 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, adoptados en virtud del MA de París en 2019 que estableció listas de grado de cumplimiento alto, medio y bajo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.»

9) El artículo 13 se modifica como sigue:

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

«c) quede satisfecho de las condiciones generales, incluida la higiene, del buque, incluidos los espacios de alojamiento y la cámara de máquinas;»

b) se suprime el apartado 2.

10) El artículo 14 se modifica como sigue:

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

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

a) los buques con un perfil de riesgo alto;

b) los buques de pasaje, graneleros, petroleros, gaseros, buques cisterna que transporten sustancias nocivas líquidas (SNL) o productos químicos, de más de doce años;

c) los buques que tengan un perfil de riesgo alto o buques de pasaje, graneleros, petroleros, gaseros y buques cisterna que transporten SNL o productos químicos, de más de doce años, en caso de que se den factores imperiosos o inesperados;

d) los buques sujetos a una inspección a raíz de una notificación de denegación de acceso emitida de conformidad con el artículo 16 y el artículo 21, apartado 4.»

b) se suprime el apartado 3.

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

«4. La inspección ampliada la realizarán, en la medida de lo posible, al menos dos inspectores de control del Estado rector del puerto. Si esto no fuera posible, los motivos se registrarán debidamente en la base de datos de inspecciones. El alcance de la inspección ampliada, comprendidas las zonas de riesgo que han de cubrirse, figura en el anexo VII. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan disposiciones detalladas para garantizar condiciones uniformes a efectos de la aplicación del anexo VII. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.»

11) El artículo 14 bis se modifica como sigue:

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

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

b) se inserta el apartado siguiente:

«4 bis. El explotador o el capitán del buque se asegurará de que se reserva suficiente tiempo en la planificación de operaciones para que puedan realizarse las inspecciones previstas en el anexo XVII, punto 1.1 y punto 2, letra a).».

12) El artículo 16 se modifica como sigue:

a) los apartados 1 a 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros denegarán el acceso a sus puertos y fondeaderos a todo buque que:

a) enarbole el pabellón de un Estado que figure en la lista de grado de cumplimiento bajo, adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y que haya sido inmovilizado más de dos veces durante los treinta y seis meses precedentes en algún puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado signatario del MA de París, o

b) enarbole el pabellón de un Estado que figure en la lista de grado de cumplimiento alto o medio, adoptada de acuerdo con el MA de París sobre la base de la información registrada en la base de datos de inspecciones y publicada anualmente por la Comisión, y que haya sido inmovilizado más de dos veces durante los veinticuatro meses precedentes en algún puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado signatario del MA de París.

El párrafo primero del presente apartado no será aplicable en las situaciones contempladas en el artículo 21, apartado 6.

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

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 que figuran en el anexo VIII, puntos 3 a 6.

Si el buque es objeto de una segunda notificación de denegación de acceso, dicha notificación no se retirará hasta que haya transcurrido un plazo de 12 meses.

3. Toda inmovilización posterior dictada en un puerto o fondeadero de un Estado miembro o de un Estado signatario del MA de París tendrá por efecto la prohibición de que el buque acceda a cualquier puerto o fondeadero situado en la Unión. Esta tercera notificación de denegación de acceso podrá ser retirada después de un período de veinticuatro meses a partir de la fecha de emisión de esa notificación y solo si:

a) el buque enarbola el pabellón de un Estado que, por su índice de inmovilización, no figura en las listas de grado de cumplimiento bajo ni en las listas de grado de cumplimiento medio;

b) los certificados obligatorios y 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 (*);

c) el buque es gestionado por una compañía con alto grado de cumplimiento con arreglo al anexo I, parte I, sección 1, y

d) se reúnen las condiciones del anexo VIII, puntos 3 a 6.

Se denegará de forma permanente el acceso a todo puerto o fondeadero situado en la Unión a los buques que, después de un período de veinticuatro meses a partir de la fecha de emisión de la notificación de denegación de acceso, no cumplan los criterios enumerados en el párrafo primero.

4. Cualquier inmovilización posterior a una tercera notificación de denegación de acceso, en un puerto o fondeadero de la Unión, de un buque que enarbole el pabellón de un Estado que figure en la lista de grado de cumplimiento medio o bajo, tendrá por efecto la denegación permanente de acceso del buque a todo puerto o fondeadero de la Unión.

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

b) se insertan los apartados siguientes:

«4 bis. A un buque que enarbole el pabellón de un Estado que figure en la lista de grado de cumplimiento alto, cuyo acceso a los puertos haya sido denegado tres veces o más y que esté inmovilizado en un puerto o fondeadero de la Unión en el momento de su primera inspección en la Unión desde la tercera denegación de acceso o cualquier otra posterior:

- a) se le denegará el acceso a todo puerto o fondeadero de la Unión durante un período de veinticuatro meses si los certificados obligatorios y de clasificación del buque han sido expedidos por una organización u organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009;
- b) se le denegará permanentemente el acceso a todo puerto o fondeadero de la Unión si los certificados obligatorios y de clasificación del buque no han sido expedidos por una organización u organizaciones reconocidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 391/2009.

4 ter. Los períodos de denegación de acceso para inmovilizaciones múltiples se prorrogarán doce meses en los casos en que se aplique una medida de denegación de acceso de conformidad con el artículo 21, apartado 4.».

13) En el artículo 17, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

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

14) En el artículo 19, apartado 4, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«4. Si la inspección revela que un buque no está equipado con un registrador de datos de la travesía en funcionamiento y el uso de dicho registrador es obligatorio con arreglo a la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*), la autoridad competente procederá a la inmovilización del buque.

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

15) En el artículo 20, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El propietario o explotador de un buque o el representante del propietario o explotador en el Estado miembro tendrá derecho a recurrir toda decisión de inmovilización o denegación de acceso adoptada por la autoridad competente. El recurso no suspenderá la inmovilización o la denegación de acceso.».

16) El artículo 21 se modifica como sigue:

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

«4. Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para que se deniegue el acceso a todo puerto o fondeadero de la Unión a los buques mencionados en el apartado 1 del presente artículo y a los buques inmovilizados mencionados en el artículo 19, apartado 2:

- 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) a los que se les permita hacerse a la mar a condición de que cumplan las prescripciones aplicables de los convenios presentándose seguidamente en el astillero indicado con arreglo al apartado 1 del presente artículo, pero que incumplan la obligación de hacerlo.

La notificación de denegación de acceso será aplicable a partir de la fecha de su emisión. La notificación de denegación de acceso solo podrá retirarse una vez transcurridos doce meses desde la fecha de su emisión y cuando se cumplan las condiciones que figuran en el anexo VIII, puntos 3 a 6.»;

b) los apartados 5 y 6 se sustituyen por el texto siguiente:

«5. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el apartado 4, párrafo primero, 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, párrafo primero, letra b), la autoridad competente del Estado miembro en el que se encuentre el astillero informará inmediatamente a la autoridad del Estado miembro en que se consideró deficiente el buque de si este ha llegado. Cuando la autoridad competente del Estado miembro que consideró deficiente el buque tenga conocimiento de que el buque no se ha presentado en el astillero, alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

En las circunstancias mencionadas en el apartado 4, párrafo primero, letra b, si el astillero que se indica en el apartado 1 no se encuentra en un Estado miembro y la autoridad competente del Estado miembro en que se consideró deficiente el buque tiene conocimiento de que el buque no se ha presentado en ese astillero, alertará inmediatamente a las autoridades competentes de todos los demás Estados miembros.

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

6. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 4, la autoridad correspondiente del Estado rector del puerto podrá permitir el acceso de un buque, según se menciona en dicho apartado, a un puerto o fondeadero determinado en caso de fuerza mayor, por consideraciones prioritarias de seguridad, para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o rectificar las deficiencias de conformidad con el apartado 1, siempre que el propietario, el explotador o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas para garantizar la entrada segura del buque en cuestión a ese puerto o fondeadero, a satisfacción de la autoridad competente de ese Estado miembro.».

17) En el artículo 22, el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. En cooperación con los Estados miembros y los Estados signatarios del MA de París, y teniendo en cuenta los conocimientos especializados y la experiencia adquiridos a nivel de los Estados miembros en la Unión y en el marco del MA de París, la Comisión elaborará un programa de desarrollo profesional para apoyar la formación y la evaluación que hacen los Estados miembros de las competencias de los inspectores de control del Estado rector del puerto, a fin de complementar la política de formación del MA de París, con vistas a armonizar las prácticas de control por el Estado rector del puerto.

En cooperación con los Estados miembros y los Estados signatarios del MA de París, la Comisión determinará y atenderá de manera continuada nuevas necesidades de formación, proporcionando aportaciones para modificar los planes de estudios y el contenido del programa de formación para inspectores, especialmente en lo que respecta a los nuevos retos en materia de seguridad marítima en relación con las cuestiones medioambientales, sociales y laborales, y las nuevas tecnologías, así como proporcionando aportaciones en relación con las obligaciones adicionales derivadas de los instrumentos pertinentes.».

18) En el artículo 23, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«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 seguridad, incluidas la navegación segura del buque o la seguridad de la gente de mar a bordo o las 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 perjudicar la seguridad, incluidas la navegación segura del buque o la seguridad de la gente de mar a bordo o las que constituyan una amenaza para el medio marino, informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto.».

19) En el artículo 24, los apartados 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«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 o fondeaderos, junto con un identificador del puerto o fondeadero en cuestión, se transfiera en un plazo de tres horas desde la hora de llegada y de partida respectivamente a la base de datos de inspecciones a través del sistema de intercambio de información marítima de la Unión “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, punto 1.2 y el punto 2, letras a) y b), de la presente Directiva.

3. Los Estados miembros se asegurarán de que la información relacionada con inspecciones realizadas 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 setenta y dos horas, los Estados miembros se asegurarán de que la información transferida a la base de datos de inspecciones se valide a efectos de publicación. De ser posible, un inspector de control del Estado rector del puerto u otro empleado de la autoridad competente debidamente autorizado que no formara parte del equipo que realizó la inspección, validará el informe de inspección antes de que sea transferido a la base de datos.».

20) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 24 bis

Certificados electrónicos

La Comisión, en estrecha cooperación con los Estados miembros, adoptará actos de ejecución que establezcan las especificaciones funcionales y técnicas de una herramienta de validación de certificados obligatorios electrónicos. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 31, apartado 2.».

21) El artículo 25 se sustituye por el texto siguiente:

«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 los siguientes tipos de información que obren en su poder:

- a) información sobre los buques que no hayan notificado información con arreglo a lo prescrito en la presente Directiva, la Directiva 2002/59/CE y la Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), así como, si procede, en el Reglamento (CE) n.º 725/2004;
- b) información sobre los buques que hayan salido al mar sin haber cumplido las disposiciones del artículo 7 de la Directiva (UE) 2019/883;
- c) información sobre los buques a los que se haya denegado el acceso al puerto o que hayan sido expulsados de este por motivos de protección;
- d) información sobre anomalías aparentes notificadas de conformidad con el artículo 23.

(*) Directiva (UE) 2019/883 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, relativa a las instalaciones portuarias receptoras a efectos de la entrega de desechos generados por buques (DO L 151 de 7.6.2019, p. 116).».

22) El artículo 30 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 30

Vigilancia del cumplimiento y actuación de los Estados miembros

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

Todos los Estados miembros elaborarán, aplicarán y mantendrán un sistema de gestión de la calidad que comprenda los aspectos operativos de las actividades en materia de control por el Estado rector del puerto de su administración que estén directamente relacionados con las inspecciones. Ese sistema de gestión de la calidad se certificará de conformidad con las normas internacionales de calidad aplicables a más tardar el 6 de julio de 2032.».

23) El artículo 30 bis se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 30 bis

Actos delegados

La Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 30 ter a fin de modificar el artículo 2, punto 1, en lo que respecta a la lista de convenios establecida en él, una vez que dichos convenios hayan sido adoptados como instrumentos pertinentes en virtud del MA de París, y a fin de modificar el anexo VI para completar o actualizar la lista

de procedimientos, orientaciones, instrucciones y circulares relativos al control de buques por el Estado rector del puerto, adoptadas en virtud del MA de París y que figura en dicho anexo.».

24) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 31 bis

Modificaciones de los convenios

Las modificaciones de los convenios se aplicarán sin perjuicio del procedimiento de control de la conformidad establecido en el artículo 5 del Reglamento (CE) n.º 2099/2002.».

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

«Artículo 33

Actos de ejecución

Al adoptar, de conformidad con los procedimientos a que se refiere el artículo 31, apartado 2, los actos 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, el artículo 24 bis, apartado 1, y el artículo 27, párrafo segundo, la Comisión velará especialmente por que dichos actos 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 MA de París.».

26) El artículo 35 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 35

Revisión de la aplicación

La Comisión, a más tardar el 6 de julio de 2032, y posteriormente cada cinco años, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y el cumplimiento de la presente Directiva. Sobre la base de ese informe, la Comisión determinará si es necesario presentar una propuesta legislativa para modificar la presente Directiva o para adoptar otros actos jurídicos en la materia.

Una vez que la OMI haya concluido la revisión del indicador de intensidad de carbono (CII), la Comisión evaluará su idoneidad como parámetro medioambiental utilizado para determinar el perfil de riesgo de un buque con arreglo a la presente Directiva. Sobre la base de dicha evaluación, la Comisión considerará, en su caso, presentar una propuesta legislativa.».

27) El anexo I se sustituye por el texto del anexo I de la presente Directiva.

28) El anexo II se sustituye por el texto del anexo II de la presente Directiva.

29) Se suprime el ANEXO III.

30) El anexo IV se sustituye por el texto del anexo III de la presente Directiva.

31) El anexo VI se sustituye por el texto del anexo IV de la presente Directiva.

32) El anexo VIII se sustituye por el texto del anexo V de la presente Directiva.

33) El anexo XII se sustituye por el texto del anexo VI de la presente Directiva.

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán a más tardar el 6 de julio de 2027, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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. 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.

3. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, podrán quedar exentos de la obligación de transponer y aplicar la presente Directiva los Estados miembros que no tengan puertos marítimos y que puedan demostrar que menos del 5 % del número total de embarcaciones que en los tres años anteriores hayan hecho escala anualmente en sus puertos de aguas interiores son buques a los que les sea aplicable la presente Directiva.

Artículo 3

Entrada en vigor

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

Artículo 4

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 27 de noviembre de 2024.

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta

R. METSOLA

Por el Consejo

El Presidente

BÓKA J.

ANEXO I

«ANEXO I

ELEMENTOS DEL SISTEMA DE LA UNIÓN DE INSPECCIÓN POR EL ESTADO RECTOR DEL PUERTO

(a que se refiere el artículo 5)

El sistema de la Unión 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 determinará mediante una combinación de los siguientes parámetros genéricos, históricos y medioambientales:

1. Parámetros genéricos

a) Tipo de buque

Se considera que presentan mayor riesgo los buques de pasaje, graneleros, petroleros, gaseros y buques cisterna que transporten sustancias nocivas líquidas (SNL) o productos químicos.

b) Edad del buque

Se considera que presentan mayor riesgo los buques de más de doce años.

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 Unión 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 Unión y la región del MA de París.

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que haya ratificado todos los instrumentos obligatorios de la OMI y la OIT enumerados en el artículo 2, punto 1.

d) Organizaciones reconocidas

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques cuyos certificados hayan sido expedidos por organizaciones reconocidas con un grado de cumplimiento bajo o muy bajo en relación con sus índices de inmovilización en la Unión y la región del MA de París.

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

iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques provistos de certificados expedidos por organizaciones reconocidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 391/2009.

e) Historial de la compañía

i) Se considera que presentan mayor riesgo los buques de compañías que tengan un grado de cumplimiento bajo o muy bajo, determinado por los índices de deficiencias e inmovilización de sus buques en la Unión y la región del MA de París.

ii) Se considera que presentan menor riesgo los buques de compañías que tengan un grado de cumplimiento alto, determinado por los índices de deficiencias e inmovilización de sus buques en la Unión 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 un número de deficiencias menor al indicado en el ANEXO II.
- iii) Se considera que presentan menor riesgo los buques que no hayan sido inmovilizados durante el período mencionado 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 del buque:

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

Al determinar esos perfiles de riesgo, se dará mayor peso a los parámetros de tipo de buque, historial del Estado de abanderamiento, organizaciones reconocidas e historial de la compañía.

3. Parámetros medioambientales

Se considera que presentan mayor riesgo los buques que, durante las inspecciones realizadas en el período mencionado en el anexo II, hayan presentado un número de deficiencias relativas a los convenios MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 1992, el Convenio Bunkers 2001, el Convenio de Nairobi y el Convenio de Hong Kong mayor al indicado en el ANEXO II.

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 riesgo alto 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 Unión o de la región del MA de París en los últimos seis meses; los buques de riesgo alto 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 Unión o de la región del MA de París en los últimos doce 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 Unión o de la región del MA de París en los últimos treinta y seis meses; los buques de riesgo bajo 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 los que se apliquen los siguientes factores imperiosos o inesperados. No obstante, quedará al criterio profesional del inspector la necesidad de realizar tal inspección adicional sobre la base de factores inesperados.

2A. Factores imperiosos

Serán sometidos a inspección, con independencia del período transcurrido desde la última inspección periódica, los buques a los que se apliquen los siguientes factores imperiosos.

- Los buques objeto de suspensión o retirada de clase por razones de seguridad desde la última inspección realizada en la Unión 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 relativas a la ruta aprobadas por la OMI u otras prácticas de navegación seguras;
- hayan sido previamente objeto de una notificación de denegación de acceso (primera inspección después de que se haya retirado la notificación de denegación de acceso); o
- hayan estado involucrados en un incidente grave, en especial un incendio grave a bordo, una avería del motor o accidentes mortales.

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:

- 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 dentro la Unión 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. Esos informes pueden incluir información del Servicio de Tráfico de Buques sobre la navegación de los buques.
- Los buques que hayan incumplido las prescripciones aplicables en materia de notificación mencionadas en la Directiva (UE) 2019/883.
- 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.
- Los buques sobre los cuales se haya notificado una deficiencia relativa al código IGS pendiente (tres meses tras la emisión de la deficiencia).
- Los buques que hayan sido objeto de una inmovilización hace más de tres meses.
- 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 de que sus parámetros de riesgo difieren de los declarados, y cuyo nivel de riesgo sea por tanto superior.
- 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.

3. Sistema de selección

3A. Los buques con prioridad I serán inspeccionados como sigue:

- a) se realizará una inspección ampliada de:
 - todo buque de riesgo alto que no haya sido inspeccionado en los últimos seis meses;

- todo buque de pasaje, granelero, petrolero, gasero y buque cisterna que transporte SNL o productos químicos de más de doce años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos doce meses;
- b) se realizará una inspección inicial o una inspección más detallada, según corresponda, de:
- todo buque que no sea de pasaje, granelero, petrolero, gasero, ni buque cisterna que transporte SNL o productos químicos de más de doce años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos doce 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 alto y de todo buque de pasaje, granelero, petrolero, gasero y buque cisterna que transporte SNL o productos químicos de más de doce años;
 - se realizará una inspección más detallada de todo buque que no sea de pasaje, granelero, petrolero, gasero ni buque cisterna que transporte SNL o productos químicos de más de doce años.
 - se realizará una inspección ampliada de todos los buques durante la primera inspección después de que se haya retirado la notificación de denegación de acceso.
- 3B. Cuando la autoridad competente decida inspeccionar un buque con 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, granelero, petrolero, gasero o buque cisterna que transporte SNL o productos químicos de más de doce años que tenga un perfil de riesgo normal y que no haya sido inspeccionado en los últimos diez meses; o
 - todo buque de pasaje, granelero, petrolero, gasero o buque cisterna que transporte SNL o productos químicos de más de doce años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos veinticuatro meses;
- b) se realizará una inspección inicial o una inspección más detallada, según corresponda, de:
- todo buque que no sea de pasaje, granelero, petrolero, gasero, ni buque cisterna que transporte SNL o productos químicos de más de doce 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, granelero, petrolero, gasero, ni buque cisterna que transporte SNL o productos químicos de más de doce años que tenga un perfil de riesgo bajo y que no haya sido inspeccionado en los últimos veinticuatro 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 todo buque que tenga un perfil de riesgo alto o de todo buque de pasaje, granelero, petrolero, gasero o buque cisterna que transporte SNL o productos químicos de más de doce años;
 - se realizará una inspección más detallada de todo buque que no sea de pasaje, granelero, petrolero, gasero, ni buque cisterna que transporte SNL o productos químicos de más de doce años».

ANEXO II

«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)		
Parámetros genéricos		Criterios	Puntos de ponderación	Criterios	Criterios		
1	Tipo de buque	Buque de pasaje, granelero, petrolero, gasero, buque cisterna que transporte SNL o buque cisterna que transporte productos químicos	1	Ni buque de riesgo alto ni buque de riesgo bajo	Todos los tipos		
2	Edad del buque	todos los tipos >12 años	1		Todas las edades		
3a	Pabellón	Grado de cumplimiento bajo	2		Grado de cumplimiento alto		
3b		Todos los instrumentos de la OMI/OIT enumerados en el artículo 2 ratificados	—		Sí		
4a	Organización reconocida	Cumplimiento	A		—	Alto	
			M		—	—	
			B		Bajo	1	—
			MB		Muy bajo	—	—
4b		Reconocida por la UE	—		—	Sí	
5	Compañía	Cumplimiento	A		—	Alto	
			M	—	—		
			B	Bajo	2	—	
			MB	Muy bajo	—	—	

			Perfil			
			Buque de riesgo alto (BRA)		Buque de riesgo normal (BRN)	Buque de riesgo bajo (BRB)
Parámetros genéricos			Criterios	Puntos de ponderación	Criterios	Criterios
Parámetros históricos						
6	Número de deficiencias registradas en cada inspección en los 36 meses anteriores	Deficiencias	>6 en una de las inspecciones	1		≤ 5 en cada inspección individual (y como mínimo una inspección efectuada en los 36 meses anteriores)
7	Número de inmovilizaciones en los 36 meses anteriores	Inmovilizaciones	≥2 inmovilizaciones	1		Ninguna inmovilización
Parámetros medioambientales						
8	Número de deficiencias relativas a los convenios MARPOL 73/78, AFS 2001, BWM, CLC 1992, el Convenio Bunkers 2001, el Convenio de Nairobi y el Convenio de Hong Kong notificadas en cada inspección en los treinta y seis meses anteriores	Deficiencias	>2 en una de las inspecciones	1		

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

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

BRN son los buques que no son ni BRA ni BRB.

».

ANEXO III

«ANEXO IV

LISTA DE CERTIFICADOS Y DOCUMENTOS

(a que se refiere el artículo 13, apartado 1)

Lista de certificados y documentos que, en la medida aplicable, deben verificarse como mínimo durante la inspección (según proceda):

1. Certificado internacional de arqueo.
2. Informes de anteriores inspecciones de control por el Estado rector del puerto.
3. Certificado de seguridad para buque de pasaje (SOLAS 1974, regla I/12).
4. Certificado de seguridad de construcción para buque de carga (SOLAS 1974, regla I/12).
5. Certificado de seguridad del equipo para buque de carga (SOLAS 1974, regla I/12).
6. Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga (SOLAS 1974, regla I/12).
7. Certificado de seguridad para buque de carga (SOLAS 1974, regla I/12).
8. Certificado de exención (SOLAS 1974, regla I/12).
9. Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (SOLAS 1974, regla V/14.2).
10. Certificado internacional de francobordo (LL 66, artículo 16.1).
11. Certificado internacional de exención para el francobordo (LL 66, artículo 16.2).
12. Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (MARPOL, anexo I, regla 7.1).
13. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel (MARPOL, anexo II, regla 9.1).
14. Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias (MARPOL, anexo IV, regla 5.1, MEPC.1/Circ.408).
15. Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica (MARPOL, anexo VI, regla 6.1).
16. Certificado internacional de eficiencia energética (MARPOL, anexo VI, regla 6).
17. Certificado internacional de gestión del agua de lastre (IBWMC) (Convenio BWM, artículo 9.1, a), y regla E-2).
18. Certificado internacional de sistemas antiincrustantes (certificado IAFS) (AFS 2001, anexo 4, regla 2).
19. Declaración sobre el sistema antiincrustante (AFS 2001, anexo 4, regla 5).
20. Certificado internacional de protección del buque o certificado internacional provisional de protección del buque (Código PBIP, parte A/19 y apéndices).
21. Títulos de capitanes, oficiales o marineros expedidos de conformidad con el Convenio STCW (Convenio STCW, artículo VI, regla I/2, y Código STCW, sección A-I/2).
22. Copia del documento de cumplimiento o copia del documento provisional de cumplimiento expedido de conformidad con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (Código IGS) (SOLAS 1974, regla IX/4.2, Código IGS, párrafos 13 y 14).
23. Certificado de gestión de la seguridad o certificado provisional de gestión de la seguridad expedido de conformidad con el Código Internacional de Gestión de la Seguridad Operacional del Buque y la Prevención de la Contaminación (SOLAS 1974, regla IX/4.3, Código IGS, párrafos 13 y 14).
24. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel o certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel, según proceda (Código CIG, regla 1.5.4 o Código CG, regla 1.6).

25. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel o certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, según proceda (Código CIQ, regla 1.45.4 o Código CQ, regla 1.6.3).
26. Certificado de adecuación CNI (Código Internacional para la Seguridad del Transporte de Combustible Nuclear Irrradiado, Plutonio y Desechos de Alta Actividad en Cofres a bordo de los Buques) (SOLAS 1974, regla VII/16 y Código CNI, regla 1.3).
27. Certificado de seguro o cualquier otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (Convenio sobre Responsabilidad Civil 92, artículo VII.2).
28. Certificado de seguro o cualquier otra garantía financiera en materia de responsabilidad civil por daños debidos a la contaminación por hidrocarburos para combustible de buques (Convenio Bunkers 2001, artículo 7.2).
29. Certificado de seguro u otra garantía financiera en materia de responsabilidad por la remoción de restos de naufragio (Convenio de Nairobi, artículo 12).
30. Certificado de seguridad para naves de gran velocidad y permiso de explotación para naves de gran velocidad (SOLAS 1974, regla X/3.2 y Código de Seguridad para Naves de Gran Velocidad 94/00, reglas 1.8.1 y 1.9).
31. Documento demostrativo del cumplimiento de las prescripciones especiales aplicables a los buques que transportan mercancías peligrosas (SOLAS 1974, regla II-2/19.4).
32. Documento de autorización para el transporte de grano y manual de carga de grano (SOLAS 1974, regla VI/9; Código Internacional para el Transporte sin Riesgos de Grano a Granel, sección 3).
33. Declaración de cumplimiento del plan de evaluación del estado del buque (CAS), informe final y acta de revisión del CAS [MARPOL 73/78, anexo I, reglas 20 y 21; resolución MEPC.94(46), modificada por las resoluciones MEPC.99(48), MEPC.112(50), MEPC.131(53), MEPC.155(55) y MEPC.236(65)].
34. Registro sinóptico continuo (SOLAS 1974, regla XI-1/5).
35. Libro registro de hidrocarburos, partes I y II (MARPOL73/78, anexo I, reglas 17 y 36).
36. Libro registro de la carga (MARPOL 73/78, anexo II, regla 15).
37. Libro registro de basuras, partes I y II (MARPOL73/78, anexo V, regla 10.3).
38. Plan de gestión de basuras [MARPOL 73/78, anexo V, regla 10; resolución MEPC.220(63)].
39. Diario de navegación y registros del nivel y el estado de encendido/apagado de los motores diésel marinos (MARPOL 73/78, anexo VI, regla 13.5.3).
40. Libro registro de cambio del fueloil (MARPOL 73/78, anexo VI, regla 14.6).
41. Libro registro de sustancias que agotan la capa de ozono (MARPOL 73/78 anexo VI, regla 12.6).
42. Libro registro de agua de lastre [BWM, artículo 9.1, b), y regla B-2].
43. Sistemas fijos de extinción de incendios por gas – Certificado de exención de espacios de carga y cualquier lista de cargas (SOLAS 1974, regla II-2/10.7.1.4).
44. Manifiesto o plano de estiba de mercancías peligrosas (SOLAS 1974, reglas VII/4 y VII/7-2; MARPOL 73/78, anexo III, regla 54).
45. En petroleros que realicen el último viaje en lastre, registro del sistema de vigilancia y control de las descargas de hidrocarburos (MARPOL 73/78, anexo I, regla 31.2).
46. Plan de cooperación en materia de búsqueda y salvamento para buques de pasaje que operen en rutas fijas (SOLAS 1974, regla V/7.3).
47. Para los buques de pasaje, lista de limitaciones operacionales (SOLAS 1974, regla V/30.2).
48. Cartas náuticas y publicaciones náuticas (SOLAS 1974, reglas V/19.2.1.4 y V/27).
49. Registros de las horas de descanso y cuadro de la organización del trabajo a bordo (Código STCW, sección A-VIII/1.5 y 1.7, Convenio n.º 180 de la OIT, artículos 5.7 y 8.1, y Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, normas A.2.3.10 y A.2.3.12).

50. Certificado de trabajo marítimo.
51. Declaración de conformidad laboral marítima, partes I y II.
52. Elementos de prueba de espacios de máquinas sin dotación permanente (UMS) (SOLAS 1974, regla II-I/46.3).
53. Certificados prescritos por la Directiva 2009/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*).
54. Certificados prescritos por el Reglamento (CE) n.º 392/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (**).
55. Un certificado del inventario de materiales peligrosos o una declaración de conformidad, en su caso, en virtud del Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (***)).
56. Documento de conformidad expedido en virtud del Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo (****).

(*) 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 (DO L 131 de 28.5.2009, p. 128).

(**) Reglamento (CE) n.º 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 (DO L 131 de 28.5.2009, p. 24).

(***) Reglamento (UE) n.º 1257/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de noviembre de 2013, relativo al reciclado de buques y por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1013/2006 y la Directiva 2009/16/CE (DO L 330 de 10.12.2013, p. 1).

(****) Reglamento (UE) 2015/757 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, relativo al seguimiento, notificación y verificación de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 123 de 19.5.2015, p. 55).»

ANEXO IV

«ANEXO VI

PROCEDIMIENTOS PARA EL CONTROL DE BUQUES

(a que se refiere el artículo 15, apartado 1)

Todas las instrucciones y circulares técnicas publicadas en virtud del MA de París, en su versión actualizada:

Instrucciones técnicas del Comité de control de los buques por el Estado rector del puerto (PSCC)

- PSCC41-2008-07 Código de Buenas Prácticas
- PSCC53-2020-08 Definiciones y abreviaturas

Memorando de Acuerdo de París General

- PSCC54-2021-03 Tipo de inspección
- PSCC56-2023-06 Inmovilización y acción adoptada
- PSCC56-2023-04 Modelos de formularios
- PSCC52-2019-05 Control operativo
- PSS43-2010-11 Exenciones del Estado de abanderamiento
- PSCC51-2018-13 Parada de una operación
- PSCC49-2016-11 Prueba de apagón
- PSCC53-2020-06 Denegación de acceso (prohibición)
- PSCC50-2017-12 Estructura de graneleros/petroleros
- PSCC43-2010-06 Puesta en dique seco
- PSCC53-2020-11 Permiso para un solo viaje a un astillero de reparación por deficiencias debidas a “daños accidentales”

Convenio SOLAS

- PSCC56-2023-05 Código IGS
- PSCC54-2021-02 Código PBIP
- PSCC51-2018-12 SIVCE
- PSCC43-2010-32 RDT (registrador de datos de la travesía)
- PSCC43-2010-09 Hojas informativas sobre la seguridad de los materiales
- PSCC43-2010-21 GMDSS (Sistema Mundial de Socorro y seguridad Marítima, SMSSM)
- PSCC44-2011-16 Ganchos de suelta de botes salvavidas
- PSCC45-2012-10 Estabilidad contra averías en petroleros
- PSCC55-2022-05 Sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques
- PSCC43-2010-28 Mediciones del grosor ESP/CAS
- PSCC43-2010-29 Medición del grosor
- PSCC51-2018-11 Código polar
- PSCC55-2022-02 Código IGF

Convenio MARPOL

- PSCC46-2013-18 MARPOL, anexo I Separador de agua e hidrocarburos
- PSCC43-2010-39 MARPOL, anexo II Cantidad posterior al agotamiento

- PSCC47-2014-08 MARPOL, anexo III IMDG
- PSCC55-2022-07 MARPOL, anexo IV Aguas sucias
- PSCC52-2019-07 MARPOL, anexo V Basuras
- PSCC56-2023-07 MARPOL, anexo VI Contaminación atmosférica
- PSCC43-2010-38 Lavado con crudos
- PSCC44-2011-20 MARPOL Investigación

Convenio Internacional sobre Líneas de Carga

- PSCC54-2021-06 Convenio Internacional sobre Líneas de Carga

Convenio AFS

- PSCC47-2014-13 Sistemas antiincrustantes

Convenio Bunkers

- PSCC56-2023-02 Convenios relacionados con la responsabilidad financiera

Titulación de la gente de mar y la tripulación

- PSCC56-2023-08 Titulación de la gente de mar y la tripulación (STCW, CTM y SOLAS)

Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre

- PSCC51-2018-09 Convenio sobre la Gestión del Agua de Lastre

Convenios de la OIT

- PSCC52-2019-10 Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006
- PSCC53-2020-14 Horas de trabajo o de descanso y aptitud para el servicio.».

—————

ANEXO V

«ANEXO VIII

DISPOSICIONES RELATIVAS A LA DENEGACIÓN DE ACCESO A LOS PUERTOS Y FONDEADEROS SITUADOS DENTRO DE LA UNIÓN

(a que se refieren el artículo 16 y el artículo 21, apartado 4)

- 1) Cuando se reúnan las condiciones descritas en el artículo 16, apartado 1, la autoridad competente del puerto en que se haya inmovilizado el buque por tercera vez notificará por escrito al capitán del buque que se emitirá una notificación de denegación de acceso con efectos desde el momento en que el buque abandone el puerto. La notificación de denegación de acceso será aplicable inmediatamente después de que el buque abandone el puerto, una vez rectificadas las deficiencias que condujeron a su inmovilización.
- 2) La autoridad competente remitirá asimismo copia de la notificación de denegación de acceso a la administración del Estado de abanderamiento, la organización reconocida correspondiente, los demás Estados miembros y los demás signatarios del MA de París, la Comisión y la Secretaría del MA 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 retire la notificación de denegación de acceso, el propietario o explotador del buque 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. El documento podrá tener la forma de una declaración oficial, que deberá ser expedida por la administración del Estado de abanderamiento y no por una organización reconocida.
- 4) La solicitud de retirada de la notificación 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 cumple las normas de clasificación especificadas por dicha sociedad. La sociedad de clasificación acreditará ante la autoridad competente que ha tenido efectivamente lugar una visita a bordo.
- 5) La notificación de denegación de acceso solo podrá retirarse cuando haya transcurrido el período contemplado en el artículo 16 de la presente Directiva, y la compañía deberá presentar una solicitud oficial a la autoridad del Estado rector del puerto del Estado miembro que haya impuesto la prohibición, así como los documentos solicitados en los puntos 3 y 4.
- 6) Dicha solicitud, junto con los documentos exigidos, deberá presentarse al Estado que dictó la prohibición al menos un mes antes de que finalice el período de prohibición. Si no se cumple ese plazo, podrá producirse una demora de hasta un mes a partir de la recepción de la solicitud por el Estado que dictó la prohibición.
- 7) El sistema de información añadirá un factor imperioso al buque y este será clasificado como buque que puede ser objeto de una inspección ampliada en su siguiente escala en un puerto o fondeadero de la región del MA de París.
- 8) La autoridad competente también informará por escrito de su decisión a la administración del Estado de abanderamiento, la sociedad de clasificación interesada, los demás Estados miembros, los demás signatarios del MA de París, la Comisión y la Secretaría del MA de París. La autoridad competente actualizará sin demora la base de datos de inspecciones con la información correspondiente a la denegación de acceso.
- 9) La información sobre los buques cuyo acceso a los puertos de la Unión haya sido denegado estará disponible en la base de datos de inspecciones y se publicará de conformidad con el artículo 26 y el ANEXO XIII.

ANEXO VI

«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 demás Estados 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 las listas de grado de cumplimiento alto, medio y bajo de los Estados de abanderamiento, contempladas en el artículo 16, apartado 1,
 - facilitar datos sobre el historial 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 de la Unión 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.».