

Propuesta de Directiva del Consejo sobre el cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios y naveguen en aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros

(94/C 107/06)

(Texto pertinente a los fines del EEE)

COM(94) 73 final — 94/0068(SYN)

(Presentada por la Comisión el 16 de marzo de 1994)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión,

En cooperación con el Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando la gran preocupación de la Comunidad por los accidentes marítimos y la contaminación de los mares y costas de los Estados miembros, en particular por el petróleo procedente de buques;

Considerando que la Comunidad está igualmente preocupada por que se mantengan condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques iguales a las que existen en tierra;

Considerando que el Consejo de la Unión, en su reunión de 25 de enero de 1993 en Bruselas, instaba a la Comunidad a asegurar una aplicación y cumplimiento más adecuados de las normas internacionales sobre seguridad marítima internacional y protección del medio ambiente, y a poner en práctica las nuevas medidas que se adopten;

Considerando que el Consejo de la Unión, en su reunión de 8 de junio de 1993 en Luxemburgo, instaba a la Comisión a presentarle, lo antes posible, sugerencias para actuaciones concretas y propuestas oficiales sobre los criterios para la inspección de buques, incluyendo la armonización de las inmovilizaciones, la publicación de los resultados de las inspecciones y la posibilidad de denegar el acceso a los puertos comunitarios;

Considerando que, mediante una reducción drástica de buques deficientes en aguas comunitarias, puede mejorarse de manera efectiva la seguridad, la prevención de la contaminación y las condiciones de vida y de trabajo, aplicando, al mismo tiempo, estrictamente los Convenios, Códigos y Resoluciones internacionales;

Considerando que el control del cumplimiento por los buques de las normas internacionales sobre seguridad, prevención de la contaminación y mejora de las condiciones de vida y de trabajo debe corresponder ante todo al Estado de abanderamiento; que, sin embargo, se observa una falta grave de aplicación y observancia de las normas internacionales por parte de un número creciente de estos Estados, por lo que los Estados portuarios tie-

nen también que asegurar el control del cumplimiento de las normas internacionales sobre seguridad, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo;

Considerando que la implantación de una estrategia armonizada para el cumplimiento efectivo por los Estados miembros de las normas internacionales sobre seguridad de los buques, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo, con respecto a los buques que utilicen los puertos de estos Estados y naveguen por sus aguas jurisdiccionales, evitará el falseamiento de la competencia;

Considerando que la promulgación de un marco legal comunitario adecuado que establezca procedimientos armonizados de inspección y control es fundamental para asegurar la aplicación homogénea del principio de acción preventiva en el campo de la seguridad marítima y el medio ambiente, que es uno de los principios básicos de las políticas comunitarias de transporte y medio ambiente;

Considerando que la contaminación de las aguas marítimas de los Estados miembros de la Comunidad es por naturaleza un fenómeno transfronterizo; que, con arreglo al principio de subsidiariedad, la puesta a punto de medios de acción preventiva en este campo puede hacerse mejor a nivel comunitario, puesto que los Estados miembros no pueden tomar aisladamente medidas adecuadas y efectivas;

Considerando que la adopción de una Directiva del Consejo es el procedimiento adecuado para establecer el marco legal y las normas y criterios armonizados para la puesta en práctica del Control por parte de los Estados rectores de puertos;

Considerando que debe aprovecharse la experiencia de la aplicación del Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto (MOU), firmado en París el 26 de enero de 1982;

Considerando que la puesta en práctica del control por los Estados rectores de puertos en las aguas bajo jurisdicción de los Estados miembros es necesaria para dar cumplimiento al Convenio MARPOL en lo que se refiere a la posibilidad de intervención;

Considerando que la obligación de que los Estados miembros inspeccionen al menos un 25 % de los buques extranjeros que hayan entrado en sus puertos el año anterior significa, en la práctica, que se somete a inspección aproximadamente un 80 % de los buques que operan en la zona correspondiente en un momento dado;

Considerando que debe aplicarse un régimen de inspección especial a los buques que apliquen normas sobre construcción, equipamiento, dotación de personal y explotación superiores a las exigidas por los Convenios, incentivando así a los armadores que apliquen estas normas más rigurosas;

Considerando que las normas y procedimientos para las inspecciones de los Estados portuarios, incluidos los criterios para la inmovilización de buques, tienen que armonizarse para que sean igualmente efectivos en todos los puertos, disminuyendo así drásticamente el uso selectivo de determinados puertos para evitar un control adecuado;

Considerando que las estadísticas sobre accidentes, inmovilizaciones y deficiencias publicadas en la Comunicación de la Comisión sobre «Una política común de seguridad marítima» y en el informe anual del MOU muestran que determinados tipos de buques deben estar sometidos a un control reforzado;

Considerando que deben corregirse las deficiencias observadas en relación con lo dispuesto en los Convenios y deben inmovilizarse los buques que no tomen medidas correctoras cuando tales deficiencias sean claramente peligrosas para la seguridad, la salud o el medio ambiente;

Considerando que las instalaciones de los puertos de inspección pueden ser tales que las autoridades competentes tengan que dar permiso para que determinados buques puedan dirigirse a un astillero adecuado dentro de la Comunidad, con el fin de hacer las reparaciones necesarias, siempre y cuando se cumplan las condiciones para dicho viaje; que los buques deficientes continuarían siendo un peligro para la seguridad, la salud y el medio ambiente y, además, tendrían ventajas comerciales en caso de que no se hiciesen en ellos las mejoras necesarias conforme a las disposiciones aplicables de los Convenios, y que, por consiguiente, debe denegarse el acceso de estos buques a los puertos comunitarios;

Considerando que, a consecuencia de circunstancias imprevisibles, podría ocurrir que un buque al que se hubiese denegado acceso a los puertos comunitarios, podría crear un peligro todavía mayor para la seguridad, la salud o el medio ambiente, al navegar frente a las costas de un Estado miembro; que, por tanto, puede permitirse el acceso de un buque en estas circunstancias a un puerto determinado, siempre y cuando se tomen todas las precauciones para que pueda entrar en éste con toda seguridad y se asegure una garantía financiera adecuada;

Considerando que, habida cuenta de la complejidad de las condiciones que establecen los Convenios en cuanto a la construcción, el equipamiento y la tripulación del buque, las graves consecuencias que se pueden derivar de las decisiones tomadas por los inspectores, y la necesidad de que éstos tomen decisiones completamente imparciales, es necesario que las inspecciones sean realizadas exclusivamente por funcionarios que tengan una experiencia y unos conocimientos profundos en la materia;

Considerando que los prácticos que abordan buques en tránsito por las aguas bajo la jurisdicción de un Estado

miembro pueden aportar información fundamentada respecto a las deficiencias en la navegabilidad de los barcos y en la preparación de las tripulaciones;

Considerando que es necesaria la cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros para asegurar un seguimiento efectivo de los barcos a los que se haya autorizado a proseguir su ruta con deficiencias de menor importancia, así como la cooperación entre las autoridades competentes de los Estados miembros, y las autoridades portuarias y otras autoridades de dicho Estado en posesión de información sobre buques que se hallen en puerto;

Considerando que el sistema de información denominado SIRENAC E creado en aplicación del MOU proporciona una gran parte de la información adicional necesaria para la aplicación de la presente Directiva;

Considerando que la publicación de información sobre los armadores que no cumplan las normas internacionales sobre seguridad, salud y protección del medio ambiente marino puede ser una forma efectiva de disuasión que dificulte la utilización de estos buques por los expedidores, y un incentivo para que los armadores tomen las medidas correctoras necesarias por propia iniciativa;

Considerando que, si bien los Estados portuarios tienen que sufragar el coste de la primera inspección, todos los demás costes adicionales derivados de deficiencias en los buques o las tripulaciones, que den lugar a inmovilización, deberán correr a cargo del armador o explotador;

Considerando que es conveniente para la aplicación de la presente Directiva recurrir al Comité creado en virtud del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE, de 13 de septiembre de 1993, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes⁽¹⁾, para que asista a la Comisión en la tarea de modificar las obligaciones de inspección de los Estados miembros, basándose en la experiencia obtenida de la evolución del MOU, y, asimismo, en la adaptación de los anexos, conforme a las enmiendas a los Convenios, protocolos, códigos, y resoluciones de los organismos internacionales correspondientes, y a las modificaciones del MOU,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

(Finalidad)

La presente Directiva tiene por objeto contribuir a reducir drásticamente el número de buques deficientes en aguas comunitarias:

- 1) reforzando el cumplimiento de la legislación comunitaria e internacional sobre seguridad marítima, protección del medio ambiente marino y condiciones de vida y de trabajo a bordo de los buques de cualquier bandera que operen en aguas comunitarias;

⁽¹⁾ DO nº L 247 de 5. 10. 1993, p. 19.

- 2) estableciendo criterios comunes para un control a fondo de los buques por parte de los Estados rectores de puertos y armonizando los procedimientos de inspección e inmovilización, teniendo en cuenta los compromisos asumidos por las autoridades marítimas de los Estados miembros en virtud del MOU.

Artículo 2
(Definiciones)

A los efectos de la presente Directiva y sus Anexos regirán las siguientes definiciones:

- «Convenios»: el Convenio internacional sobre líneas de carga (1966), el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (1974), el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (1973), y el Protocolo de 1978 relativo a dicho Convenio, el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (1978), el Convenio sobre el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes (1972), el Convenio internacional sobre arqueo de buques (1969) y el Convenio sobre normas mínimas en la Marina Mercante (1976) (OIT nº 147), junto con los Protocolos y enmiendas de dichos Convenios y los Códigos conexos de carácter obligatorio, en vigor en la fecha de adopción de la presente Directiva.
- «MOU»: el Memorando de entendimiento sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París el 26 de enero de 1982, en la versión vigente en la fecha de adopción de la presente Directiva.
- «Buque»: todo navío destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los Convenios y que lleve bandera distinta de la del Estado rector del puerto.
- «Inspección»: visita a bordo del barco para controlar tanto la validez de los certificados y otros documentos como las condiciones del buque, el equipo y la tripulación.
- «Inspección más detallada»: toda inspección en la que el buque, su equipamiento y la tripulación en su conjunto o, si procede, determinadas partes de estos se someten a una inspección a fondo, cuando se den las circunstancias especificadas en el apartado 3 del artículo 6, en lo que se refiere a la construcción del buque, el equipamiento, la dotación de personal y el cumplimiento de los procedimientos de explotación del buque.
- «Control reforzado»: inspección en los casos especificados en el artículo 7.
- «Régimen especial de inspección»: el sistema de inspección mencionado en el apartado 4 del artículo 5, que será de extensión limitada y se realizará con poca frecuencia.
- «Inmovilización»: la prohibición oficial de que un barco se haga a la mar o continúe realizando una operación determinada debido a la constatación de que existen deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen que el buque no sea navegable, o que la

operación en cuestión sea peligrosa, independientemente del tiempo que el buque permanezca en el puerto.

- «Inspector»: funcionario debidamente autorizado por la autoridad competente de un Estado miembro.

Artículo 3
(Alcance)

1. La presente Directiva se aplica a cualquier buque, incluida la tripulación, que haga escala en un puerto de un Estado miembro o navegue por sus aguas jurisdiccionales.
2. Cuando se trate de buques de menos de 500 toneladas de arqueo bruto, los Estados miembros aplicarán las disposiciones pertinentes del Convenio aplicable y, cuando no exista Convenio aplicable, tomará las medidas que resulten necesarias para garantizar que dichos buques no sean claramente peligrosos para la seguridad, la salud o el medio ambiente. Para la aplicación del presente apartado, los Estados miembros se guiarán por el Anexo 1 del MOU.
3. Cuando se inspeccione un buque que enarbole el 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 lleve el pabellón de un Estado que sea parte en el Convenio.
4. Quedan excluidos los barcos de pesca, los buques de guerra, las embarcaciones 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.

Artículo 4
(Organismo de inspección)

Los Estados miembros crearán y mantendrán organismos marítimos nacionales adecuados, en lo sucesivo denominado «autoridades competentes», para la inspección de buques en sus puertos o en las aguas bajo su jurisdicción. Los Estados miembros tomarán medidas sean oportunas para asegurar que sus «autoridades competentes» cumplen su deber tal como se describe en esta Directiva.

Artículo 5
(Compromisos de inspección)

1. Las autoridades competentes de los Estados miembros llevarán a cabo un número total anual de inspecciones correspondiente, como mínimo, al 25 % de los buques que hayan entrado en sus puertos durante el año civil anterior.
2. Al seleccionar los buques que deban inspeccionarse, la autoridad competente se ajustará a la lista de prioridades que figura en el Anexo I.
3. Los Estados miembros se abstendrán de inspeccionar un buque que ya haya sido inspeccionado por algún

Estado miembro en los seis meses precedentes, excepto cuando dicho buque figure en la lista del Anexo I, también se abstendrán cuando, tras una inspección anterior por un Estado miembro, éste no haya denunciado deficiencias o cuando no existan motivos fundados para llevar a cabo una inspección.

4. Con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 19, la Comisión adoptará las disposiciones aplicables a las diversas categorías de buques y las condiciones en las cuales los Estados miembros aplicarán el régimen especial de inspección a estas categorías de buques. No se aplicará el régimen de inspección cuando existan motivos fundados según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 6.

Artículo 6

(Procedimiento de inspección)

1. La autoridad competente se asegurará de que la inspección incluya como mínimo:

- a) el control de los certificados y documentos enumerados en el Anexo II, en la medida aplicable;
- b) la comprobación de que la tripulación está en condiciones de cumplir las condiciones que establecen los artículos 7 y 9 de la Directiva sobre el nivel mínimo de formación de determinadas profesiones marítimas⁽¹⁾;
- c) la comprobación de que la tripulación conoce sus obligaciones tal como constan en el rol de la tripulación; en los buques de pasajeros esta comprobación se hará extensiva al personal de restauración;
- d) una visita general del buque incluida la sala de máquinas y la zona en que se aloje la tripulación, se prestará atención a las condiciones higiénicas;
- e) comprobación de que existe un botiquín y de la validez del certificado correspondiente.

2. Cuando el inspector lo considere conveniente, podrá examinar todos los certificados y documentos pertinentes, aparte de los enumerados en el Anexo II, que, con arreglo a los Convenios, deben llevarse a bordo.

3. Cuando existan motivos fundados, tras la inspección mencionada en los apartados 1 y 2, para considerar que las condiciones del buque o de su equipo o tripulación incumplen apreciablemente los requisitos aplicables de alguno de los Convenios, se llevará a cabo una inspección más detallada, incluido un control ulterior del cumplimiento de los requisitos de explotación de buques.

En el Anexo III se da una lista no exhaustiva de «motivos fundados» a los efectos del presente artículo.

4. Siempre y cuando no contravengan las disposiciones de la presente Directiva, se tendrán también en cuenta los procedimientos y orientaciones pertinentes sobre control de buques especificados en el Anexo IV.

⁽¹⁾ El 29 de noviembre de 1993, el Consejo alcanzó un acuerdo político orientativo con respecto a esta Directiva, en espera de que llegue a su término el procedimiento de cooperación.

Artículo 7

(Control reforzado de determinados buques)

1. Además de la inspección mencionada en el artículo 6, los Estados miembros se asegurarán de que se lleve a cabo un control reforzado de los buques pertenecientes a las categorías enumeradas en el Anexo V.
2. Este control reforzado se efectuará conforme a las orientaciones recogidas en el Anexo V.
3. Los buques mencionados en el apartado 1 no podrán ser sometidos a un control reforzado por las autoridades de los Estados miembros dos veces en un plazo de 12 meses.

Artículo 8

(Informe de la inspección para el capitán)

Una vez terminada la inspección, la inspección detallada o el control reforzado, el inspector entregará al capitán del buque un documento según el modelo del Anexo 3 del MOU, en el que se hagan constar los resultados de la inspección y las decisiones que haya tomado el inspector, así como cualquier medida correctiva que deba tomar el capitán o el armador.

Artículo 9

(Rectificación de deficiencias e inmovilización)

1. Cuando la inspección mencionada en los artículos 6 y 7 confirme o ponga de manifiesto deficiencias con respecto a las exigencias establecidas en algún Convenio, se tomarán, si procede, las medidas adecuadas para que se corrijan las deficiencias observadas conforme a lo dispuesto en dicho Convenio.

2. Cuando las deficiencias sean claramente peligrosas para la salud, la seguridad o el medio ambiente, la autoridad competente del Estado rector del puerto en el que se efectúe la inspección procederá a inmovilizar el buque, o a prohibir la operación en la que se hayan observado las deficiencias. No se levantará la inmovilización hasta que no exista peligro, o hasta que dicha autoridad decida que, bajo determinadas condiciones, el barco puede hacerse a la mar, o que puede continuar la operación interrumpida, sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros o la tripulación, ni para otros buques, y sin que amenace apreciablemente con dañar el medio ambiente marino.

3. En el Anexo VI se da una lista no exhaustiva de deficiencias que justifican, tomadas en conjunto o aisladamente, la inmovilización del buque.

4. En caso de que las inspecciones mencionadas en los artículos 6 y 7 den lugar a una intervención del tipo que sea, el inspector que efectúe la inspección actuará de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento 19, letras d) a f) del capítulo I del Protocolo de 1978 relativo al Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, de 1974.

*Artículo 10***(Seguimiento de las inspecciones e inmobilizaciones)**

1. Cuando las deficiencias mencionadas en el apartado 2 del artículo 9 no puedan corregirse en el puerto de inspección, la autoridad competente del Estado miembro podrá permitir al buque que se dirija a un astillero situado en la Comunidad, que podrá elegir el capitán, siempre y cuando se cumplan las condiciones impuestas por la autoridad competente del Estado miembro. Tales condiciones deberán asegurar que el buque pueda navegar sin poner en peligro la seguridad ni la salud de los pasajeros o la tripulación, ni poner en peligro a otros buques, y sin que suponga una amenaza apreciable para el medio ambiente marino.

2. Cuando se den las circunstancias mencionadas en el apartado 1, la autoridad competente del Estado miembro del puerto de inspección enviará una notificación a la autoridad competente del Estado miembro en el que esté situado el astillero en el que se vayan a hacer las reparaciones, así como a las partes mencionadas en el apartado 4 del artículo 9 y, en su caso, a otras autoridades.

3. La notificación a las partes mencionada en el apartado 2 se hará conforme a lo establecido en el Anexo 2 del MOU.

La autoridad competente que reciba la notificación informará de las medidas tomadas a la autoridad que la haya remitido.

4. Los Estados miembros tomarán medidas para garantizar que se niegue el acceso a cualquier puerto comunitario a los buques mencionados en el apartado 1:

- que se hagan a la mar sin cumplir las condiciones decididas por las autoridades competentes del Estado miembro rector del puerto en el que se haya hecho la inspección, o
- que incumplan los requisitos aplicables de los Convenios al no presentarse en el astillero indicado,

hasta que el armador haya acreditado ante la autoridad competente del Estado miembro que hubiese considerado deficiente el buque que éste cumple totalmente los requisitos aplicables de los Convenios.

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

No obstante lo dispuesto en el apartado 4, podrá permitirse el acceso a un puerto determinado en caso de fuerza mayor, siempre y cuando el capitán o el armador del buque haya tomado, a satisfacción de la autoridad competente del Estado miembro, las medidas adecuadas para garantizar la entrada en el puerto con toda seguridad, y con la condición de que se haya establecido una garantía financiera apropiada.

*Artículo 11***(Perfil profesional de los inspectores)**

1. Las inspecciones serán efectuadas exclusivamente por inspectores que cumplan los criterios de cualificación indicados en el Anexo VII.

2. Los inspectores que lleven a cabo el control portuario no deberán tener intereses comerciales directos en los puertos ni en los barcos en los que se efectúen inspecciones de conformidad con lo dispuesto en la presente Directiva.

*Artículo 12***(Informes de los prácticos y de las autoridades portuarias)**

1. Los prácticos que se ocupen de atracar y desatracar buques o los pilotos a bordo de un buque que navegue con destino al puerto de un Estado miembro o que esté en tránsito por las aguas bajo la jurisdicción de un Estado miembro informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado rector del puerto o, en su caso, al Estado costero, cuando observen deficiencias que puedan afectar a la seguridad de la navegación del buque, o a la seguridad de la tripulación o los pasajeros.

2. Cuando las autoridades portuarias, en el ejercicio normal de su funciones, observen que un buque atracado en su puerto presenta deficiencias que pueden afectar a la seguridad en el desarrollo de las actividades del buque o la seguridad de la tripulación o los pasajeros, informarán inmediatamente a la autoridad competente del Estado portuario correspondiente.

*Artículo 13***(Cooperación)**

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para establecer una cooperación entre la autoridad competente creada en virtud del artículo 4, sus autoridades portuarias y otras autoridades, con el fin de asegurar que la mencionada autoridad competente pueda obtener toda la información pertinente sobre los buques que hagan escala en sus puertos.

2. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones necesarias para que tenga lugar un intercambio de información y se mantenga una cooperación entre sus autoridades competentes y las autoridades competentes de otros Estados miembros y para que se mantenga el enlace operacional establecido entre sus autoridades competentes, la Comisión y el sistema de información SIRENAC E, con base en St. Malo, Francia.

3. La información mencionada en el apartado 2 será la especificada en el Anexo 4 del MOU, y la necesaria para dar cumplimiento al artículo 14 de la presente Directiva.

*Artículo 14***(Publicación de las inmobilizaciones)**

Las autoridades competentes harán público trimestralmente el número de inmobilizaciones que hayan llevado

a cabo durante el trimestre anterior. En la publicación se hará constar el nombre del buque, el número de la OMI, el Estado de abanderamiento, el armador y la sociedad de clasificación, tanto si ésta hubiese expedido los certificados preceptivos en nombre del Estado de abanderamiento como si no, y, en su caso, cualquier otra parte que haya expedido algún certificado al buque en nombre del Estado de abanderamiento con arreglo a los Convenios.

Artículo 15

(Tasa de reinspección)

1. El armador o el explotador de un buque que haya sido inspeccionado con arreglo a la presente Directiva y en el que se hayan constatado deficiencias que hayan justificado la inmovilización deberá pagar una tasa. El importe total de esta tasa cubrirá, sin rebasarlo, el coste total, durante cualquier periodo normal de contabilización, de las inspecciones efectuadas después de que se haya comunicado oficialmente la inmovilización.
2. Todos los costes de las inspecciones efectuadas por la autoridad competente de un Estado miembro en virtud del apartado 4 del artículo 10 correrán a cargo del armador o el explotador del buque.

Artículo 16

(Datos para el seguimiento de la aplicación)

1. Los Estados miembros facilitarán anualmente a la Comisión y a la Secretaría del MOU los datos siguientes:
 - Número de inspectores que prestan servicio en nombre del Estado miembro. En el caso de organismos para los que trabajen inspectores a tiempo parcial, el número de éstos deberá convertirse a una cifra equivalente de inspectores empleados a tiempo completo.
 - El número de barcos que hayan entrado en sus puertos en el año civil anterior.
2. La información descrita en el apartado 1 deberá ser facilitada durante los tres meses siguientes a la fecha de entrada en vigor de esta Directiva y, a continuación, una vez al año antes del día 1 de abril, a más tardar.

Artículo 17

(Comité Consultivo)

La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 12 de la Directiva 93/75/CEE del Consejo ⁽¹⁾, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 19.

⁽¹⁾ DO nº L 247 de 5. 10. 1993, p. 19. (Condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes).

Artículo 18

(Procedimiento de modificación)

La Comisión, con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 19, podrá:

- a) modificar lo dispuesto en el artículo 5 sobre obligaciones de inspección de los Estados miembros, a partir de la experiencia de la aplicación de la Directiva y de la evolución del MOU;
- b) modificar los Anexos para incorporar las enmiendas que se introduzcan en los Convenios, protocolos, códigos y resoluciones de las organizaciones internacionales pertinentes y del MOU.

Artículo 19

(Procedimiento del Comité)

1. El representante de la Comisión someterá al Comité al que se hace referencia en el artículo 17, un proyecto de las medidas que deban adoptarse.
2. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá fijar en función de la urgencia del asunto, procediendo, en su caso, a una votación.
3. El dictamen se incluirá en el acta; además, cada Estado miembro tendrá derecho a solicitar que su posición conste en acta.
4. La Comisión tendrá en cuenta, en la mayor medida posible, el dictamen emitido por el Comité. Informará al Comité de la manera en que ha tenido en cuenta dicho dictamen.

Artículo 20

(Aplicación)

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva antes del 1 de julio de 1996. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.
2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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.
3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 21

La presente Directiva será aplicable el vigésimo día siguiente el de su publicación.

Artículo 22

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

ANEXO I

Lista de buques que deben inspeccionarse prioritariamente según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 5

1. Los buques que hagan escala por primera vez en el puerto de un Estado miembro. Al aplicar este criterio los Estados miembros tendrán también en cuenta las inspecciones que hayan realizado los miembros del MOU. Cuando se carezca de información adecuada para dar cumplimiento a esta obligación, los Estados miembros se basarán en los datos del SIRENAC E, a partir de su entrada en funcionamiento el 1 de enero de 1993, e inspeccionarán los buques que no estén registrados en esta base de datos;
2. Los buques que naveguen bajo el pabellón de un Estado que aparezca en el cuadro de inmovilizaciones y retrasos superiores a la media (media móvil de 3 años), publicado en el informe anual del MOU;
3. Los buques a los que se haya permitido abandonar el puerto de un Estado miembro con la condición de que reparen las deficiencias observadas en un plazo determinado, una vez que éste haya expirado;
4. Los buques acerca de los cuales los prácticos o las autoridades portuarias hayan informado de que presentan deficiencias que pueden perjudicar la seguridad de la navegación, véase al respecto la Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993 ⁽¹⁾, y el artículo 12 de la presente Directiva;
5. Los buques a los cuales se haya expedido los certificados preceptivos sobre la construcción y el equipamiento, con arreglo a los Convenios, y los certificados de clasificación una organización que no esté reconocida con arreglo a lo dispuesto en la Directiva del Consejo por la que se establecen normas y reglas comunes para la inspección de buques y para las organizaciones de inspección ⁽²⁾;
6. Los buques que hayan incumplido las obligaciones que establece la Directiva 93/75/CEE;
7. Los buques que pertenezcan a una categoría para la que se haya decidido que debe aplicarse un control reforzado, véase el artículo 7;
8. Los buques cuya pertenencia a una cota de clasificación haya quedado en suspenso por razones de seguridad durante los seis meses precedentes.

(¹) DO nº L 247 de 5. 10. 1993, p. 19. (Directiva sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes.)

(²) Propuesta de Directiva por la que se establecen normas y reglas comunes para la inspección de buques y para las organizaciones de inspección.

ANEXO II

Lista de certificados y documentos que deben examinarse, en la medida que corresponda, durante la inspección mencionada en el apartado 1 del artículo 6

1. Certificado internacional de arqueo (1969)
2. Certificado de seguridad para buque de pasaje;
 - Certificado de seguridad de construcción para buque de carga;
 - Certificado de seguridad del equipo para buque de carga;
 - Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga;
 - Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga;
 - Certificado de seguridad radiofónica para buque de carga;
 - Certificado de exención.
3. Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel;
 - Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados a granel.
4. Certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel;
 - Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
5. Certificado internacional de prevención contra la contaminación por hidrocarburos.
6. Certificado internacional de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.

7. Certificado internacional de francobordo (1966);
— Certificado internacional de exención de francobordo.
8. Libro de registro de hidrocarburos, partes I y II.
9. Libro de registro de carga.
10. Documento determinante de la dotación mínima de seguridad;
— Certificados de aptitud
11. Certificados médicos, véase el Convenio nº 73 de la OIT sobre revisiones médicas de la gente de mar.
12. Información sobre la estabilidad.
13. Una copia del certificado de conformidad y del certificado expedido con arreglo al Código Internacional de Gestión para la Seguridad en la Explotación de Buques y la Prevención de la Contaminación [Resolución OMI A.741 (18)].
14. Certificados que acrediten la resistencia del casco y el estado de la maquinaria expedidos por las sociedades de clasificación (sólo cuando el buque haya sido incluido en una cota de clasificación por una sociedad de clasificación).

ANEXO III

(Lista no exhaustiva)

A continuación se dan algunos ejemplos de lo que se considera «motivo fundado» para llevar a cabo una inspección más detallada según lo indicado en el apartado 3 del artículo 6.

1. Un informe o notificación de otro Estado miembro.
 2. Un informe o reclamación por parte del capitán, un miembro de la tripulación o cualquier otra persona u organización que tenga un interés legítimo en la seguridad de explotación del buque, en las condiciones de vida o de trabajo a bordo o en la prevención de la contaminación, a menos que el Estado miembro juzgue que el informe o la reclamación carecen manifiestamente de fundamento.
 3. El buque haya estado implicado en un abordaje mientras se dirigía al puerto.
 4. No se haya llevado adecuadamente el Libro Registro de Hidrocarburos.
 5. El buque haya sido acusado de una descarga de sustancias o efluentes nocivos.
 6. Cuando se hayan observado inexactitudes durante el examen de los certificados y demás documentación, véase la letra a) del apartado 1 del artículo 6.
 7. Cuando existan indicios de que los miembros de la tripulación no son capaces de comunicarse verbalmente, véase la letra b) del apartado 1 del artículo 6.
 8. Cuando haya pruebas de que el cargamento y otras operaciones no se llevan a cabo de manera segura o no se realizan de acuerdo con las orientaciones de la OMI, por ejemplo, cuando el contenido de oxígeno en el colector del gas inerte suministrado a los tanques de carga esté por encima del nivel máximo prescrito.
 9. Cuando el capitán de un petrolero no pueda presentar el registro del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos para el último viaje en lastre.
 10. Cuando falte un rol actualizado de la tripulación o haya tripulantes que no conozcan sus obligaciones en caso de incendio o de abandono del buque.
 11. Cuando, según el criterio profesional del inspector, éste juzgue que está justificada una inspección detallada de determinadas zonas del buque, o de su equipamiento o tripulación.
-

*ANEXO IV***Procedimientos y orientaciones para el control de buques con arreglo al apartado 4 del artículo 6**

1. Procedimientos de supervisión de buques [Resolución A.466 (XII) de la OMI], versión modificada.
2. Principios relativos a la dotación de seguridad [Resolución A.481 (XII) de la OMI]. Anexo 1: Contenido del documento determinante de la dotación mínima de seguridad. Anexo 2: Directrices para la aplicación de los principios relativos a la dotación de seguridad.
3. Procedimientos de supervisión de buques y de control de descargas acordes con el Anexo I del Convenio MARPOL 73/78 [Resolución A.542 (13) de la OMI].
4. Procedimientos de supervisión de buques y de control de descargas acordes con el Anexo II del Convenio MARPOL 73/78 [Resolución MEPC 26 (23) de la OMI].
5. Procedimientos para la supervisión de las condiciones operativas relacionadas con la seguridad de los buques y la prevención de la contaminación [Resolución A.742 (18) de la OMI].
6. Disposiciones del Código Marítimo Internacional sobre el transporte de mercancías peligrosas.
7. Los procedimientos establecidos en el Anexo I del MOU.
8. «Inspección de las condiciones de trabajo a bordo de los buques» (Publicación de la OIT).

*ANEXO V***Categorías de buques sujetos a un control reforzado con arreglo al apartado 1 del artículo 7**

1. Petroleros, a los que les falten 5 años o menos para la fecha establecida en la Regla 13 G, Anexo I, del Convenio MARPOL 73/78.
2. Graneleros, de más de 12 años de edad.
3. Buques de pasajeros.

Directrices para el control reforzado de determinadas categorías de buques con arreglo al apartado 2 del artículo 7

En la medida en que sea aplicable, se considerarán parte del control reforzado las operaciones que se indican a continuación. Los inspectores deben tener presente que, cuando se exija la realización de determinadas pruebas durante algunas operaciones, ello puede tener un efecto directo sobre éstas y afectar a la seguridad en la ejecución de las tareas inspeccionadas.

A. BUQUES EN GENERAL (categorías 1, 2 y 3)

- Corte de corriente y puesta en marcha del generador de emergencia.
- Inspección del alumbrado de emergencia.
- Funcionamiento de la bomba contraincendios de emergencia con dos mangueras conectadas al conducto principal.
- Funcionamiento de las bombas de sentina.
- Cierre de las puertas herméticas.
- Descenso de un bote salvavidas lateral al agua.
- Prueba del sistema de parada a distancia de emergencia de, por ejemplo, calderas, ventiladores y bombas de combustible.
- Prueba del aparato de gobierno, incluido el auxiliar.
- Inspección de la fuente de energía de emergencia para las instalaciones de radio.
- Inspección y, en la medida de lo posible, prueba del separador de la sala de máquinas.

B. PETROLEROS

Además de las operaciones enumeradas en el apartado A, en el caso de los petroleros, se realizarán, dentro del control reforzado, las siguientes comprobaciones:

- Sistema fijo de extinción de incendios a base de espuma instalado en cubierta.
- Equipo de extinción de incendios en general.
- Inspección de las válvulas cortafuego de la sala de máquinas, el cuarto de bombas y las zonas donde se aloja la tripulación.
- Control de la presión y el contenido de oxígeno del gas inerte.
- Control del posible lavado con crudos con arreglo al Manual.

C. GRANELEROS

Además de los aspectos indicados en el apartado A, en el caso de los graneleros, se considerarán también parte del control reforzado las siguientes comprobaciones:

- Posible corrosión del asiento de la maquinaria de cubierta.
- Posible deformación y/o corrosión de las tapas de escotillas.
- Posibles fisuras en los pies de amigo.
- Posibles fisuras o corrosión local en los mamparos transversales.
- Acceso a las bodegas de carga.

D. BUQUES DE PASAJEROS

Además de los aspectos indicados en el apartado A, en el caso de los buques de pasajeros, se considerarán también parte del control reforzado las siguientes comprobaciones:

- Prueba del sistema de alarma y detección de incendios.
- Prueba del cierre de las puertas cortafuegos.
- Prueba del sistema de megafonía.
- Ensayo antincendios en el que, como mínimo, se pruebe todo el equipo antincendios y en el que debe participar una parte del personal de restauración.
- Demostración de que los tripulantes cuya función es especialmente importante están al corriente del plan de control de daños.

Teniendo en cuenta el corto período de tiempo que los buques de pasajeros (por ejemplo, los transbordadores) permanecen en puerto, y las consecuencias de retrasar a este tipo de buques, los inspectores pueden tener que abstenerse de llevar a cabo algunas pruebas, a menos que, según su criterio profesional, juzguen que está justificado retrasar el barco dadas las condiciones de éste, del equipo o la tripulación.

ANEXO VI

A continuación se dan algunos ejemplos de deficiencias cuya naturaleza justifica la inmovilización de un buque según lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 9. Esta lista no es exhaustiva y el inspector tendrá que basarse en su buen juicio profesional para decidir la inmovilización a partir de los resultados de la inspección.

1. Inexistencia de los certificados preceptivos según los Convenios. En el caso de los buques que naveguen bajo el pabellón de un Estado no signatario de algún Convenio, el inspector podrá aceptar un Documento de Conformidad (Letter of Compliance) o un Certificado fuera de Convenio (non-Convention Certificate), cuando hayan sido expedidos por una organización competente.
2. Zonas apreciables en las que se observen daños o corrosión, o picadura de las superficies galvanizadas y el consiguiente endurecimiento de las cubiertas y el casco, de manera que afecte a la navegabilidad o la capacidad de soportar cargas locales. Puede permitirse que se hagan reparaciones provisionales que permitan viajar a un puerto donde se realicen las definitivas.

3. La carencia de información suficiente y fiable, en la forma autorizada, que permita al capitán, mediante procedimientos rápidos y simples, la carga y el lastrado del buque de tal manera que, en todo momento y en las diferentes condiciones del viaje, se mantenga un margen seguro de estabilidad, y de modo que se evite cualquier esfuerzo inaceptable en la estructura del buque.
4. No funcionamiento del generador de emergencia.
5. No funcionamiento de partes importantes de las luces de emergencia, por ejemplo, en los dispositivos de salvamento.
6. No funcionamiento de la bomba antincendios principal o de la de emergencia.
7. Inexistencia o mal funcionamiento del equipo de radio exigido para las comunicaciones en situaciones de peligro.
8. Discrepancias en el número, la composición o la certificación de la tripulación con respecto al Documento relativo a la Dotación de Seguridad (Safe Manning Document), incumplimiento por parte de la tripulación de los procedimientos de guardia estipulados en el Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978.
9. Falta, deterioro grave o mal funcionamiento del equipo de separación de agua oleosa, del dispositivo de vigilancia y control de descargas de hidrocarburos, o del sistema de alarma 15 ppm. Puede permitirse el viaje a otro puerto para hacer las reparaciones necesarias, siempre y cuando se cumplan las condiciones que establezca el inspector.
10. Deterioro sustancial de los sistemas de cierre de escotillas y puertas exteriores que impidan la estanquidad a golpes de agua.

ANEXO VII

Criterios mínimos para inspectores con arreglo al apartado 1 del artículo 11

1. El inspector tiene que estar autorizado por la autoridad competente del Estado miembro a efectuar el control a cargo del Estado de abanderamiento.
 2. Será necesario un mínimo de dos años de servicio como inspector del Estado de abanderamiento.
 3. Tendrá que estar en posesión de una autorización para detener buques con arreglo a la legislación nacional correspondiente.
 4. Asimismo, deberá estar en posesión de:
 - a) título de capitán, con arreglo al STCW, Reg. II/2, o
 - b) título de jefe de máquinas, con arreglo al STCW, Reg. III/2, o
 - c) título de radiotelegrafista, con arreglo al STCW, Reg. IV/1,
 - d) o bien deberá haber superado un examen de ingeniero naval, ingeniero industrial especialista en mecánica o ingeniero en algún campo relacionado con el sector marítimo, y haber trabajado como tal durante, como mínimo, 5 años.
 5. Los inspectores mencionados en el punto 4 letras a) a c) tienen que haber ocupado el puesto de Primer Oficial, Segundo Maquinista (en algunos países denominado Primer Maquinista) o Radiotelegrafista al menos durante 2 años.
 6. Capacidad de comunicarse verbalmente y por escrito en lengua inglesa.
-