



Bruselas, 16.11.2012
COM(2012) 660 final

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Informe de evaluación de la aplicación y de la repercusión de las medidas adoptadas con arreglo a la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

(Texto pertinente a efectos del EEE)

INFORME DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO

Informe de evaluación de la aplicación y de la repercusión de las medidas adoptadas con arreglo a la Directiva 2009/16/CE sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. INTRODUCCIÓN

Uno de los elementos más importantes de la seguridad marítima lo constituye la supervisión de los buques por el Estado rector del puerto (PSC), que puede definirse como la inspección de buques extranjeros en puertos de Estados donde hacen escala, con el fin de comprobar que la competencia del capitán y oficiales a bordo, el estado del buque y de su equipo cumplen los requisitos de los convenios internacionales y que el buque está tripulado y explotado con arreglo a la legislación internacional aplicable.

El régimen de la Unión Europea en materia de control de los buques por el Estado rector del puerto (régimen PSC) se basa en la Directiva 2009/16/CE¹, que ha refundido y reforzado la legislación anterior en este ámbito, introducida en 1995. El régimen de la UE se basa en la estructura preexistente del Memorando de acuerdo sobre supervisión por el Estado rector del puerto, firmado en París (MA de París). Todos los Estados miembros de la UE que tienen costas, así como Canadá, Rusia, Croacia, Islandia y Noruega, son miembros del MA de París. La Comisión y la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM) colaboran estrechamente con el MA de París.

La Directiva 2009/16/CE introdujo un nuevo régimen de inspecciones para el control de los buques por el Estado rector del puerto a partir del 1 de enero de 2011. Además de las medidas adoptadas por los Estados miembros, la Directiva ha sido aplicada a nivel de la Unión Europea mediante la creación de un sistema para transmitir los resultados de las inspecciones PSC (la base de datos THETIS). El sistema THETIS ha sido desarrollado por la Comisión en estrecha cooperación con la Agencia Europea de Seguridad Marítima (AESM), quien opera el sistema THETIS en nombre de la Comisión.

La Directiva 2009/16/CE contempla varios nuevos requisitos en el ámbito del PSC, así como criterios comunes y procedimientos armonizados para el control de los buques, y tiene como finalidad la inspección de todos los buques, según su perfil de riesgo, con una mayor frecuencia de inspección para los buques que entrañen un riesgo mayor.

El artículo 35 prevé que la Comisión informe al Parlamento Europeo y al Consejo, antes del 30 de junio de 2012, sobre la aplicación de la Directiva y, en particular, sobre el cumplimiento del compromiso de inspección comunitaria global y del compromiso de cada Estado miembro por separado (artículos 5, 6, 7 y 8). El artículo 35 contempla asimismo que la Comisión

¹ Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (versión refundida) (DO L 136 de 28.5.2009., p. 57).

informe sobre el número de inspectores del Estado rector del puerto que hay en cada Estado miembro, sobre el número de inspecciones realizadas y sobre si la Comisión considera necesario proponer una Directiva de modificación o bien legislación suplementaria en la materia.

2. MÉTODO DE EVALUACIÓN

La aplicación de la Directiva por parte de los Estados miembros comprende elementos jurídicos, operativos y técnicos:

- La aplicación legal se logra mediante la transposición formal de la Directiva y el cumplimiento de la legislación nacional correspondiente.
- La aplicación operativa se logra garantizando que todos los buques que hagan escala en puertos y fondeaderos situados dentro de la UE sean inspeccionados periódicamente y de acuerdo con los procedimientos y requisitos de la Directiva.
- La aplicación técnica implica la creación y el manejo de la base de datos THETIS y de la necesaria poca estructura informática para registrar los datos de la escala del buque² exigidos por el artículo 24 de la Directiva.

Para elaborar el presente informe, la Comisión pidió a los Estados miembros que facilitaran información sobre la transposición y aplicación de la Directiva. Además, la Comisión encargó a la AESM una serie de inspecciones en los Estados miembros para ayudar a la Comisión en la evaluación de la aplicación de la Directiva.

3. CAMBIOS INTRODUCIDOS POR LA DIRECTIVA 2009/16/CE

La Directiva 2009/16/CE introdujo los siguientes cambios sustanciales en el régimen de la UE en materia de control de los buques por el Estado rector del puerto (PSC):

3.1. Cobertura total en materia de inspección

La Directiva 2009/16/CE establece que todos los buques susceptibles de inspección que lleguen a los puertos de la UE han de ser inspeccionados, a diferencia del requisito anterior (establecido por la Directiva 95/21/CE, en su versión modificada) que exigía a las autoridades nacionales responsables del control de los buques inspeccionar un 25 % de los buques que hicieran escala en sus puertos. En virtud del nuevo régimen de inspecciones, la selección se realiza a través de un elaborado programa de distintos perfiles de riesgo para cada uno de los buques. Cada buque se clasifica como de «alto riesgo», «bajo riesgo» o «riesgo normal».

La frecuencia de las inspecciones depende del perfil de riesgo del buque:

² En el artículo 24, apartado 2, de la Directiva 2009/16/CE se establece que los Estados miembros adoptarán las medidas pertinentes para garantizar que la información relativa a la escala en sus puertos y fondeaderos se transfiera en un plazo razonable a la base de datos THETIS a través del sistema comunitario de intercambio de información marítima «SafeSeaNet» mencionado en el artículo 3, letra s), de la Directiva 2002/59/CE, a fin de permitir a la autoridad competente para el PSC seleccionar los buques para su inspección.

- en el caso de los buques de «alto riesgo», las inspecciones periódicas han de realizarse cada cinco o seis meses,
- en el caso de los buques de «riesgo normal», cada 10 a 12 meses, y
- en el caso de los buques de «bajo riesgo», cada 24-36 meses.

Cuando un determinado buque pasa a ser susceptible de inspección (por ejemplo, en el caso de un buque de riesgo normal, una vez transcurridos 10 meses desde la última inspección), de conformidad con las frecuencias anteriormente establecidas, se asigna al buque una calificación de prioridad II y podrá ser inspeccionado. Cuando vence el plazo basado en el perfil de riesgo del buque (en el caso de un buque de riesgo normal, 12 meses después de la última inspección), pasa a ser un buque de prioridad I y debe ser inspeccionado.

El perfil de riesgo del buque se establece teniendo en cuenta siete criterios, a saber: i) tipo de buque, ii) edad del buque, iii) pabellón (lista negra, gris o blanca, según la definición del MA de París); iv) organización reconocida; v) historial de la empresa, vi) número de deficiencias registradas en cada inspección del buque en los 36 meses previos; y vii) número de inmovilizaciones en los 36 meses previos.

Pueden llevarse a cabo tres tipos de inspección: «inicial», «más detenida» o «ampliada». Por regla general, los buques de alto riesgo son sometidos a una inspección ampliada, mientras que los de riesgo normal y los de bajo riesgo son objeto de una inspección inicial o más detenida.

3.2. Historial del Estado de abanderamiento

Uno de los criterios para determinar el perfil de riesgo de un buque es el historial del Estado de abanderamiento. El Reglamento (UE) n° 801/2010 de la Comisión³, de 13 de septiembre de 2010, aplica el artículo 10, apartado 3, de la Directiva 2009/16/CE en lo que atañe a los criterios del Estado de abanderamiento. Con arreglo a este sistema, los Estados de abanderamiento están clasificados en listas negras, grises o blancas, en función del total de inspecciones e inmovilizaciones de que hayan sido objeto, durante un período de tres años, buques que enarbolan su pabellón y que faenen en la región del MA de París. La clasificación se actualiza anualmente.

3.3. Historial de la empresa

El criterio del historial de la empresa (que no se tuvo en cuenta en el anterior régimen de inspecciones) se basa en el número de inspecciones, inmovilizaciones y deficiencias registradas en relación con los buques pertenecientes a una misma empresa (responsable del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS) del buque). Las empresas pueden clasificarse en los siguientes niveles: «alto», «medio», «bajo» y «muy bajo». El Reglamento (UE) n° 802/2010 de la Comisión⁴, de 13 de septiembre de 2010, se adoptó con el fin de establecer los criterios que determinan el historial de la empresa. La eficacia práctica de este Reglamento está siendo objeto de evaluación.

³ DO L 241 de 14.9.2010, p. 1.

⁴ DO L 241 de 14.9.2010, p. 4.

3.4. Información sobre las horas reales de llegada y partida de los buques que hagan escala en sus puertos y fondeaderos

De acuerdo con la Directiva, la base de datos THETIS recibe los datos relativos a las escalas de los buques del sistema SafeSeaNet, lo que permite la planificación y la programación de las inspecciones del Estado rector del puerto. La anterior base de datos de las inspecciones (SIRENAC) no ofrecía esta función. El sistema SafeSeaNet fue creado⁵ como una plataforma europea centralizada de intercambio de datos marítimos que permite a los Estados miembros de la UE, Noruega e Islandia, facilitar y recibir información sobre buques, movimientos de buques y cargas peligrosas.

La importancia de esta función para el nuevo régimen de control de los buques por el Estado rector del puerto (PSC) es crucial, ya que la planificación y el cumplimiento por parte de los Estados miembros de su compromiso de inspección se basa en el conocimiento inmediato y completo de los perfiles de riesgo de los buques que hagan escala en sus puertos.

3.5. Inspecciones en los fondeaderos

Un nuevo elemento nuevo introducido por la Directiva 2009/16/CE es la posibilidad de que buques sean objeto de inspecciones en un fondeadero cuando se produce una interacción de la interfaz buque-puerto. Esto exige disposiciones y recursos adicionales para las inspecciones.

3.6. Denegación de acceso

De conformidad con la Directiva 2009/16/CE, la norma relativa a la denegación de acceso (prohibición) en caso de inmovilizaciones múltiples se ha ampliado para incluir a los buques de los Estados de abanderamiento de la lista gris y a todos los tipos de buques. El nuevo régimen de inspecciones prevé que si un buque cuyo pabellón figure en la «lista negra» ha sido inmovilizado más de dos veces en los últimos 36 meses, se le deberá denegar el acceso. En el caso de un buque cuyo pabellón figure en la «lista gris», más de dos inmovilizaciones en los últimos 24 meses también darán lugar a la prohibición. En el marco del nuevo régimen de control del Estado del puerto, se introducen periodos mínimos de prohibición: 3 meses para la primera prohibición, 12 meses para una segunda y 24 meses para una tercera prohibición. La tercera denegación de acceso solo podrá revocarse cuando se cumplan determinadas condiciones y se haya realizado una nueva inspección durante el período de prohibición de 24 meses. Cualquier inmovilización posterior a la tercera prohibición conduce a la denegación de acceso definitiva del buque en cualquier puerto de la UE.

4. APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA

4.1. Aplicación de la legislación - Transposición a la legislación nacional

La Directiva 2009/16/CE entró en vigor el 17 de junio de 2009; los Estados miembros debían incorporar la Directiva a su ordenamiento jurídico nacional antes del 1 de enero de 2011.

⁵ Mediante la Directiva 2002/59/CE de la Comisión, de 27.6.2002, en su versión modificada.

Los Estados miembros no ribereños no estaban obligados a transponer la Directiva. De ellos, sólo Eslovaquia aplicó a la Directiva⁶; cuatro Estados miembros (Hungría, Luxemburgo, Austria y la República Checa) declararon oficialmente que no iban a transponerla.

De los 23 Estados miembros que transpusieron la Directiva, sólo cerca de la mitad notificó todas sus medidas de transposición más o menos a tiempo, es decir, dentro del plazo de tres meses a partir de la fecha límite para la transposición. El resultado fue que el nuevo régimen de inspecciones no pudo surtir todos sus efectos desde el 1 de enero de 2011. La Comisión inició procedimientos de infracción contra todos los Estados miembros que no habían cumplido el plazo de transposición y actualmente la plena transposición está casi concluida.

Los servicios de la Comisión están analizando las medidas notificadas para verificar la conformidad con la legislación de la UE. Además, la AESM ha comenzado a realizar nuevas visitas a los Estados miembros para verificar la aplicación de la Directiva (unas 5 visitas anuales).

4.2. Medidas de transposición, legislación de la UE

Además de los Reglamentos de la Comisión⁷ adoptados en relación con los criterios del historial del Estado de abanderamiento y del historial de la empresa para determinar el perfil de riesgo de los buques, se adoptó también el Reglamento (UE) n° 428/2010 de la Comisión, de 20 de mayo de 2010⁸, que desarrolla el artículo 14 de la Directiva 2009/16/CE en lo que respecta a los elementos que deben verificarse en el transcurso de las inspecciones ampliadas de buques.

4.3. Aplicación práctica

El nuevo régimen de inspecciones tiene por objetivo eliminar el transporte marítimo en buques deficientes mediante el aumento de la frecuencia de inspección de este tipo de buques, y, al mismo tiempo, reducir la frecuencia de las inspecciones de los buques de calidad. Esto exige un sistema de apoyo a la información (THETIS) que no sólo recabe y difunda los datos relativos al control PSC, sino que también incluya una capacidad para calcular, a partir de dichos datos, los criterios necesarios para guiar a los Estados miembros en la selección de los buques susceptibles de control. El sistema SafeSeaNet proporciona a la base THETIS toda la información sobre llegadas y salidas de buques de todos los puertos y fondeaderos de la UE.

4.4. Aplicación técnica

Antes del 1 de enero de 2011, la AESM organizó una campaña de sensibilización para incrementar la familiarización de los Estados miembros y de la industria con las nuevas obligaciones de información.

En noviembre de 2010 se había implantado una interfaz técnica entre los dos sistemas (THETIS y SafeSeaNet), que permitía el registro de la información sobre las escalas de los buques en la base THETIS. El 15 de diciembre de 2010, la base THETIS estaba plenamente

⁶ Si bien Eslovaquia ha transpuesto la Directiva, al no disponer de puertos marítimos no hay información sobre su aplicación. En consecuencia, el presente informe se refiere a la aplicación por parte de los 22 Estados miembros ribereños de la Unión Europea y/o (en su caso) de los 27 Estados miembros del MA de París.

⁷ Reglamentos (UE) n° 801/2010 y n° 802/2010.

⁸ DO L 213 de 21.5.2010, p. 2.

operativa. Antes de dicha fecha, la EMSA había ofrecido actividades de formación para los usuarios de THETIS.

En cuanto dieron comienzo las actividades de la base THETIS (1 de enero de 2011), se creó un servicio de asistencia que proporciona apoyo y asistencia técnica desde entonces a los usuarios de THETIS. En 2011 se recibieron un total de 2 331 solicitudes, con un tiempo medio de resolución de 1,3 horas.

Durante el primer trimestre de 2011, la mayoría de los Estados miembros concluyeron la implantación a nivel nacional de los sistemas de escala en puerto. Con el fin de evaluar la completitud de los datos sobre las escalas de los buques registrados en la base THETIS en 2011, la AESM llevó a cabo un ejercicio de comparación de escalas de los buques, en el que se compararon el número de escalas registradas en THETIS, en SafeSeaNet y en la lista de informaciones de Lloyd 's (un proveedor de servicios comerciales). Se observó lo siguiente:

- La mayoría de los Estados miembros completaron su aplicación a nivel nacional de la interfaz THETIS – SafeSeaNet durante el primer trimestre de 2011. Por lo tanto, a partir de abril de 2011, se observó en la mayoría de ellos un rendimiento más coherente en la transferencia de información desde SafeSeaNet a THETIS;
- Finlandia completó su aplicación nacional de la interfaz THETIS-SafeSeaNet a mediados de junio de 2011;
- a finales de 2011, el Reino Unido aún no había finalizado su aplicación nacional de la interfaz THETIS - SafeSeaNet. Por consiguiente, la información sobre escalas de buques en el Reino Unido correspondiente a 2011 que figura en THETIS se limita solamente a las entradas que se realizaron manualmente y no refleja la situación real.

5. CUESTIONES CLAVE PARA LA APLICACIÓN DE LA DIRECTIVA

El presente informe analiza y evalúa con mayor detenimiento las siguientes cuestiones.

5.1. Compromiso de inspección del conjunto de la UE

De conformidad con el artículo 5 de la Directiva 2009/16/CE, para cumplir su compromiso anual de inspección, cada Estado miembro:

- (a) inspeccionará todos los buques que tengan asignado un índice de prioridad I que hagan escala en sus puertos y fondeaderos; y
- (b) realizará anualmente un número de inspecciones (prioridad I y II) equivalente, como mínimo, a la cuota que le corresponde del número total de inspecciones que han de realizarse anualmente en la UE y la región del MA de París.

El número de inspecciones que han de ser realizadas por las autoridades nacionales (el reparto equitativo) se calcula con arreglo a un mecanismo provisional creado por el MA de París. A partir del 1 de enero de 2014, esta información se basará íntegramente en los datos de la base de datos THETIS. El cuadro 1 del anexo establece la cuota de inspección de cada Estado del MA de París para 2011.

Sobre la base de la información contenida en la base de datos THETIS, la Comisión puede concluir que, en general, el compromiso de inspección se ha cumplido;

5.2. Cumplimiento del compromiso anual de inspección por Estado miembro y análisis de la aplicación de los artículos 6, 7 y 8 de la Directiva 2009/16/CE

El artículo 5 de la Directiva 2009/16/CE establece el compromiso de inspección, mientras que los artículos 6, 7 y 8 establecen las normas de su cumplimiento para los Estados miembros.

5.2.1 Compromiso de inspección e inspecciones de prioridad I incumplidas (artículo 6)

El artículo 6 de la Directiva contiene disposiciones aplicables a los Estados miembros que no realicen las inspecciones exigidas en virtud del artículo 5, apartado 2, letra a) (la inspección de todos los buques que tengan asignado un índice de prioridad I que hagan escala en sus puertos y fondeaderos). Un Estado miembro en esta situación cumplirá su compromiso siempre que las inspecciones incumplidas no exceda en:

- (a) del 5 % del número total de buques que tengan asignado un índice de prioridad I de perfil de alto riesgo, y
- (b) del 10 % para el resto de los buques con índice de prioridad I que hagan escala en sus puertos y fondeaderos.

En 2011, doce⁹ (de los 22) Estados miembros de la UE¹⁰ se encontraron en esta situación. El cuadro 2 indica el compromiso y el número de inspecciones llevadas a cabo por los Estados miembros a los que se aplica el artículo 6.

Como observación preliminar, la Comisión señala que, aunque se ha logrado cumplir el compromiso general de inspección, en algunos Estados miembros parecen existir una serie de problemas de aplicación que deben ser abordados. El número de incumplimientos de inspecciones de prioridad I de algunos Estados miembros produce especial preocupación.

5.2.2 El número total de escalas de buques de prioridad I supera la cuota de inspección del Estado miembro (artículo 7.1)

El artículo 7, apartado 1, de la Directiva se refiere a los Estados miembros llamados «sobrecargados», donde el número de escalas de buques de prioridad I supera la cuota de inspección. En 2011, cinco Estados miembros¹¹ de la UE se encontraron en esta situación. En este caso se considera que un Estado miembro cumple su compromiso, si:

- (a) el número de inspecciones de buques que tengan asignado un índice de prioridad I realizadas por ese Estado miembro corresponde como mínimo a la cuota de inspección, y;

⁹ Bélgica, Bulgaria, Alemania, Chipre, Malta, Países Bajos, Portugal, Rumanía, Eslovenia, Finlandia, Suecia y el Reino Unido.

¹⁰ También es aplicable a Croacia, Islandia, Noruega y Rusia.

¹¹ Irlanda, Grecia, España, Francia e Italia.

- (b) el número de inspecciones incumplidas por dicho Estado miembro no es superior al 30 % del total de los buques de prioridad I que hayan hecho escala en sus puertos y fondeaderos.

El cuadro 3 recoge el compromiso y el número de inspecciones llevadas a cabo por estos Estados miembros «sobrecargados». A este respecto, la Comisión toma nota de nuevo del número de inspecciones incumplidas de prioridad I.

5.2.3 *El número total de escalas de buques de prioridad I y prioridad II es inferior a la cuota de inspección del Estado miembro (artículo 7.2)*

El artículo 7, apartado 2, se refiere a los Estados miembros llamados «poco cargados», donde el número de escalas de buques de prioridad I y prioridad II es inferior a la cuota de inspección. En 2011, cinco¹² Estados miembros de la UE se encontraron en esta situación. En este caso, se considerará que el Estado miembro cumple su compromiso si:

- (c) inspecciona todos los buques de prioridad I, y
- (d) realiza inspecciones como mínimo al 85 % de los buques de prioridad II.

El cuadro 4 recoge el compromiso y el número de inspecciones llevadas a cabo por estos Estados miembros «poco cargados». A este respecto, la Comisión toma nota de que dichos Estados miembros realizaron las inspecciones de prioridad I exigidas por el compromiso y de que casi todos ellos asumieron el número requerido de inspecciones de prioridad II.

Por lo que se refiere a las inspecciones incumplidas de prioridad I señaladas anteriormente, la Comisión y/o la AESM trabajarán con los Estados afectados para analizar las razones de estos problemas, teniendo en cuenta la adaptación al nuevo régimen de inspecciones. Cada Estado miembro debe realizar el número de inspecciones que le hayan sido asignadas, ya que de lo contrario se pone en peligro el principio del reparto equitativo.

5.2.4 *Aplazamiento de las inspecciones y circunstancias excepcionales (artículo 8)*

El artículo 8, apartado 1, establece que los Estados miembros podrán aplazar la realización de una inspección de prioridad I hasta la siguiente escala del buque en el mismo Estado miembro (siempre que la escala se realice en un plazo de quince días y que el buque no haga escala entretanto en otros puertos de la UE) o bien realizarla en otro puerto de la UE (siempre que la escala se realice en un plazo de quince días y que el Estado en el que esté situado ese puerto de escala siguiente haya accedido previamente a realizar la inspección).

En 2011, se registraron en THETIS 190 solicitudes de este tipo, realizadas por 18 Estados miembros. De ellas, 153 (el 80,5 %) fueron aceptadas por los Estados miembros receptores y se completó la inspección.

¹² Dinamarca, Estonia, Letonia, Lituania y Polonia.

Asimismo, el artículo 8, apartado 2, establece que, en determinadas circunstancias excepcionales, puede estar justificado el incumplimiento de inspecciones de prioridad I. Estas circunstancias se dan cuando, a juicio de la autoridad competente, la realización de la inspección hubiese supuesto un riesgo para la seguridad de los inspectores, del buque, de su tripulación o del puerto, o para el medio ambiente marino, y cuando el buque haga escala en el puerto únicamente durante la noche.

De las 1 614 inspecciones de prioridad I incumplidas justificadas registradas en THETIS en 2011 por los Estados miembros del MA de París, 121 (el 7,5 %) se atribuyeron a algún riesgo, 582 (el 36 %) se referían a escalas del buque durante la noche, 799 (el 49,5 %) se atribuyeron a escalas breves en un fondeadero y 112 (el 7,0 %) a un «error técnico». El «error técnico» se introdujo en la fase inicial de funcionamiento de THETIS para problemas ligados a la puesta en marcha gradual del sistema y/o otros motivos no determinados. Esta opción ya no existe.

5.3. Número y tipo de inspecciones realizadas

El cuadro 5 ofrece una representación gráfica de las tendencias de los tipos de inspecciones (iniciales – más detalladas – ampliadas) en la región del MA de París en el periodo 2009-2011. El elevado número de inspecciones ampliadas parece indicar que en el marco del nuevo régimen de inspecciones se llevan a cabo más controles en profundidad.

5.4. Número de inspectores para control de buques por el Estado rector del puerto (PSC) en cada Estado miembro

El artículo 4 de la Directiva obliga a los Estados miembros a mantener autoridades competentes adecuadas, con la necesaria dotación de inspectores cualificados para la inspección de buques. El cuadro 6 recoge la dotación de inspectores PSC de cada Estado miembro. Las cifras varían entre los distintos Estados miembros, ya que no en todos los casos se trata de puestos equivalentes a tiempo completo. La Comisión señala que, en general, los Estados miembros mantienen un número adecuado de inspectores encargados de llevar a cabo los controles necesarios.

5.5. Denegación de acceso

Durante 2011, los Estados miembros de la UE impusieron 18 órdenes de denegación de acceso. Dieciséis de las 18 se impusieron por inmovilizaciones múltiples, una por no presentarse en los astilleros de reparación indicados y otra por fugarse durante la inmovilización¹³.

5.6. Inspecciones en los fondeaderos

La Directiva 2009/16/CE establece que un buque podrá ser inspeccionado en un fondeadero dentro de la zona de jurisdicción del puerto. El cuadro 7 del anexo presenta información relativa a la aplicación de este requisito en 2011. Suscita una especial preocupación el elevado nivel de inspecciones de prioridad I incumplidas en los fondeaderos de algunos Estados miembros. Esta cuestión deberá aclararse con los Estados miembros.

¹³ Artículo 21, apartado 4, de la Directiva.

5.7. Problemas o cuestiones planteados por los Estados miembros

En el marco de su evaluación, la Comisión envió a los Estados miembros un cuestionario en el que se invitaba a las autoridades nacionales a indicar las deficiencias o posibles mejoras de la Directiva. Varios Estados miembros hicieron uso de esta posibilidad.

Los principales puntos planteados fueron los siguientes:

- La Directiva autoriza el aplazamiento de las inspecciones de la prioridad I en circunstancias excepcionales; esta posibilidad no existe para las inspecciones de la prioridad II que no son obligatorias. No obstante, si un Estado miembro está «poco cargado» en el sentido del artículo 7, apartado 2, de la Directiva, ha de tratar (en la práctica) las inspecciones de prioridad II como si fueran obligatorias. Varios Estados miembros solicitan que la posibilidad de aplazar las inspecciones se aplique también a las inspecciones de prioridad II «obligatorias».
- El artículo 8, apartado 3), letra b), autoriza el incumplimiento de una inspección en un fondeadero si el buque hace escala durante un tiempo «demasiado corto». Los Estados miembros han solicitado que esta posibilidad se amplíe a los puertos.
- El artículo 15 de la Directiva 2002/59/CE autoriza a los Estados miembros a eximir del cumplimiento de la obligación de notificar las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo a los servicios regulares efectuados entre puertos situados en su territorio; los Estados miembros han sugerido que esta exención debe hacerse extensiva al PSC.
- Los Estados miembros indicaron que los requisitos de las Directivas 2002/59/CE y 2009/20/CE, relativas al seguro de los propietarios de buques para las reclamaciones de Derecho marítimo, no están incluidos en THETIS y que este hecho debe tenerse en cuenta.
- En caso de que la calificación de prioridad de los buques cambiase mientras están en el puerto, los Estados miembros han propuesto que THETIS advierta al Estado afectado y que el Estado debe disponer de un período de gracia para que no se le impute la inspección incumplida.
- El anexo III de la Directiva incluye una lista con datos que deben facilitarse con la notificación de la llegada de un buque. Los Estados miembros han propuesto que se suprima el requisito de la letra f) [«fecha de la última inspección ampliada de la región del MA de París»], puesto que esa información figura ya en THETIS.

Actualmente, la Comisión está examinando los problemas detectados durante la aplicación, así como las cuestiones subrayadas por los Estados miembros y la necesidad de introducir modificaciones en la Directiva 2009/16/CE. En particular, la Comisión (conjuntamente con la AESM) analizará si se trata de anomalías estadísticas achacables al primer año de aplicación o si son inherentes al sistema y si tendrán repercusiones en los mismos Estados miembros todos los años.

6. CONCLUSIONES

6.1. Resultado de las medidas de aplicación

La aplicación de la Directiva ha exigido un trabajo y unos recursos financieros considerables por parte de todos los Estados miembros y a nivel de la UE. Gracias a esta labor, la Directiva se había aplicado en gran medida a comienzos de 2011. La impresión general de la Comisión es que la Directiva está siendo esencialmente aplicada. Cualquier deficiencia jurídica, técnica y operativa que se detecte será abordada por la Comisión a su debido tiempo.

6.2. Impacto sobre la seguridad marítima, la eficacia del transporte marítimo y la prevención de la contaminación

El nuevo régimen de inspecciones establece una cobertura total en materia de inspección para los buques que hagan escala en los puertos y fondeaderos de la UE y un sistema de selección de buques para inspección más centrado en el riesgo, mientras que la información en tiempo real sobre la escala del buque facilita la adopción de decisiones sobre los buques que deben inspeccionarse.

En líneas generales, se ha cumplido el compromiso de inspección de los Estados miembros de la UE. En 2011, en comparación con años anteriores, disminuyó el número total de inspecciones que habían de llevarse a cabo. Por lo tanto se realizaron inspecciones de mayor calidad, concentradas en los buques deficientes. Esto significa que los recursos de PSC están concentrados en la inspección de los buques de peor calidad y que las inspecciones realizadas se han llevado a cabo con más detenimiento.

6.3. Evolución futura

Como se ha indicado anteriormente, a la luz de los problemas observados durante la aplicación y comunicados a la Comisión por los Estados miembros, la Comisión está evaluando la conveniencia de introducir modificaciones en la Directiva.

En los próximos años se espera que el régimen PSC de la Unión Europea se adapte a las necesidades futuras que puedan derivarse, entre otras cosas, de los convenios internacionales, a medida que estos entren en vigor y se conviertan en instrumentos relevantes a efectos de la Directiva 2009/16/CE.

La próxima entrada en vigor del Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, y la aplicación de la correspondiente Directiva 2009/13/CE¹⁴ han contar con el respaldo de THETIS. Actualmente se está debatiendo en el Parlamento Europeo y el Consejo¹⁵ una propuesta de la Comisión para modificar la Directiva 2009/16/CE en este sentido.

Además, con la entrada en vigor del Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, 2004, de la OMI, está previsto que la ejecución se realice en el contexto de la Directiva 2009/16/CE y de THETIS.

¹⁴ DO L 124 de 20.5.2009, p. 30.

¹⁵ COM(2012)129 de 23.3.2012.

Anexo

Cuadros mencionados en el informe*

Dado que la Directiva se refiere a la región del Memorando de acuerdo de París (MA de París), se incluyen datos de Estados no pertenecientes a la UE cuando procede.

Cuadro 1 – Compromisos de inspección de los Estados miembros del MA de París

	Total de escalas de buques en THETIS - 2011	Buques individuales en THETIS - 2011	Relación - 2011	Compromiso conforme al art. 5.2.b) - 2011
Bélgica	23 233	5255	6,30 %	1168
Bulgaria	2909	1277	1,69 %	313
Canadá	913	872	3,48 %	645
Croacia	1927	624	1,10 %	203
Chipre	2410	800	1,20 %	223
Dinamarca	8387	2053	3,18 %	588
Estonia	5096	1507	1,77 %	328
Finlandia	12727	1170	1,75 %	324
Francia	27654	5447	7,04 %	1305
Alemania	27503	4941	6,35 %	1177
Grecia	20314	3295	3,18 %	590
Islandia	1935	322	0,31 %	58
Irlanda	9528	1139	1,45 %	268
Italia	31810	5049	6,49 %	1203
Letonia	7149	1965	2,32 %	430
Lituania	4080	1605	1,87 %	347
Malta	2607	819	1,80 %	333
Países Bajos	42686	7235	8,24 %	1527
Noruega	14391	1514	3,08 %	570
Polonia	11034	2380	2,86 %	531
Portugal	3683	1536	3,10 %	574
Rumanía	4087	1703	2,32 %	430
Federación de Rusia	16728	3403	3,34 %	618
Eslovenia	1417	612	0,88 %	163
España	31865	6234	10,58 %	1960
Suecia	24680	2567	3,28 %	608
Reino Unido	4266	2231	11,04 %	2046
Total	345019	67555	100 %	18530

*(Fuente de todos los cuadros: AESM)

Cuadro 2 Compromiso e inspecciones con arreglo al artículo 6 de la Directiva 2009/16/CE

	Compromiso - 2011	Escalas – prioridad I	Prioridad I inspeccionados	Escalas – prioridad II	Prioridad II inspeccionados	Prioridad I y prioridad II inspeccionados
Bélgica	1168	521	475	1082	496	971
Bulgaria	313	290	273	310	255	528
Chipre	223	207	52	232	73	125
Finlandia	324	94	78	527	238	316
Alemania	1177	559	517	964	887	1404
Islandia	58	22	19	55	43	62
Malta	333	194	185	303	45	230
Países Bajos	1527	1456	1026	1964	557	1583
Noruega	570	374	234	811	360	594
Portugal	574	263	239	397	206	445
Rumanía	430	374	339	467	437	776
Eslovenia	163	98	97	149	143	240
Suecia	608	166	130	650	226	356
Reino Unido	2046	1634	765	1773	776	1541
Totales	9514	6252	4429	9684	4742	9171

Cuadro 3 Compromiso e inspecciones con arreglo al artículo 7.1 de la Directiva 2009/16/CE

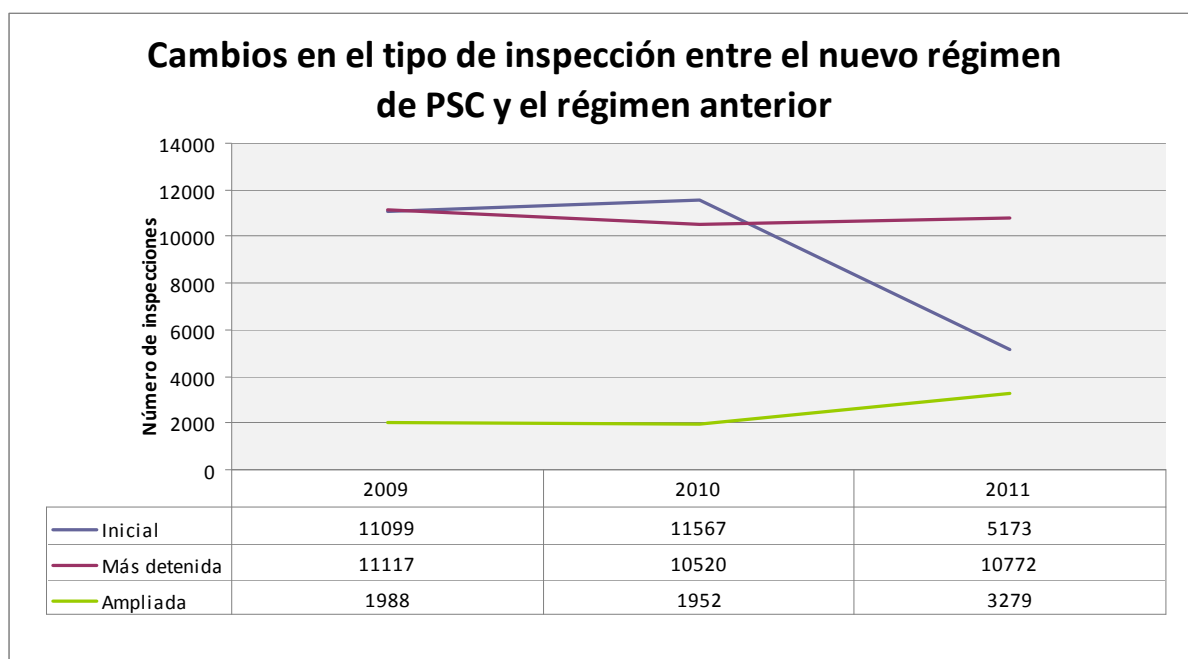
	Compromiso - 2011	Escalas – prioridad I	Prioridad I inspeccionados	Escalas – prioridad II	Prioridad II inspeccionados	Prioridad I y prioridad II inspeccionados
Francia	1305	1314	492	2300	733	1225
Grecia	590	1469	656	2836	334	990
Irlanda	268	562	81	475	153	234
Italia	1203	1464	1084	3440	622	1706

España	1960	2513	1216	3537	511	1727
Totales	5326	7322	3529	12588	2353	5882

Cuadro 4 Compromiso e inspecciones con arreglo al artículo 7.2 de la Directiva 2009/16/CE

	Compromiso - 2011	Escalas – prioridad I	Prioridad I inspeccionados	Escalas – prioridad II	Prioridad II inspeccionados	Prioridad I y prioridad II inspeccionados
Dinamarca	588	196	173	320	209	382
Estonia	328	68	65	134	120	185
Letonia	430	71	66	187	180	246
Lituania	347	66	62	125	120	182
Polonia	531	156	139	324	293	432
Totales	2224	557	505	1090	713	1427

Cuadro 5 - Tendencia general de las inspecciones y cambios en los tipos de inspecciones en la región del MA de París



Cuadro 6 – Número de inspectores PSC en cada Estado

	Número de inspectores PSC
Bélgica	9
Bulgaria	14
Chipre	11
Dinamarca	27
Estonia	9
Finlandia	23
Francia	84
Alemania	40
Grecia	51
Islandia	2
Irlanda	22
Italia	111
Letonia	9
Lituania	12
Malta	3
Países Bajos	29
Noruega	79
Polonia	16
Portugal	11
Rumanía	13
Eslovenia	4
España	96
Suecia	44
Reino Unido	113
Total	832

Cuadro 7 – Escalas e inspecciones en fondeaderos

	Total de escalas	de Escalas en fondeadero	Inspecciones en fondeadero	Escalas de prioridad I en fondeadero	Inspecciones de prioridad I en fondeadero	Inmovilizaciones de prioridad I en fondeadero
Bélgica	18649	-		-	-	-
Bulgaria	2633	283	62	18	13	-
Chipre	2304	147	3	25	-	
Dinamarca	8920	1	1	1	1	-
Estonia	3754	-		-	-	-
Finlandia	18229	17	1	1	-	-
Francia	29204	148	10	14	-	-
Alemania	23330	-		-	-	-
Grecia	18080	2446	210	294	47	-
Islandia	1567	3		-	-	-
Irlanda	7450	5		-	-	-
Italia	73290	15541	421	5682	53	-
Letonia	5318	-		-	-	-
Lituania	3439	22		-	-	-
Malta	2942	-		-	-	-
Países Bajos	47686	382	17	26	2	-
Noruega	14201	130	82	12	11	-
Polonia	8570	294	23	3	1	-
Portugal	3189	7	4	3	1	-
Rumanía	3886	829	113	15	4	-
Eslovenia	1248	22	11	-	-	-
España	38490	1916	113	363	29	1
Suecia	30168	2		-	-	-

Reino Unido	3851	245	36	182	13	-
--------------------	------	-----	----	-----	----	---