

Edición
en lengua española

Legislación

Sumario

I *Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad*

- ★ Reglamento (CE) nº 2978/94 del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aplicación de la Resolución A.747(18) de la OMI relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre en los petroleros equipados con tanques de lastre separado 1
- ★ Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera 7
- ★ Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil 14
- ★ Directiva 94/57/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas 20
- ★ Directiva 94/58/CE del Consejo, de 22 de noviembre de 1994, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas 28

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CE) Nº 2978/94 DEL CONSEJO

de 21 de noviembre de 1994

sobre la aplicación de la Resolución A.747(18) de la OMI relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre en los petroleros equipados con tanques de lastre separado

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 ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado ⁽³⁾,

Considerando que continúa existiendo contaminación causada por los petroleros, ya sea en su explotación normal o por accidentes, y que el transporte de petróleo en petroleros de diseño convencional supone una amenaza permanente para el medio marino;

Considerando que, bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI), se han establecido normas acordadas internacionalmente para el diseño y la explotación de petroleros no perjudiciales para el medio ambiente;

Considerando que la explotación de petroleros no perjudiciales para el medio ambiente beneficiará tanto a los Estados costeros como a la industria;

Considerando que los convenios internacionales incluyen disposiciones para la certificación de los petroleros y que la OMI ha elaborado nuevas disposiciones relativas al arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros;

Considerando que todos los Estados miembros excepto uno han ratificado y aplicado el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973 y el Protocolo de 1978 correspondiente (MARPOL 73/78); que todos los Estados miembros han ratificado y aplicado el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969;

Considerando que, tanto la Resolución A.722(17), adoptada por la Asamblea de la OMI el 6 de noviembre de 1991, como la Resolución A.747(18) relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros, que sustituye a la anterior y fue adoptada por la Asamblea de la OMI el 4 de noviembre de 1993, reflejan una voluntad general de fomentar el diseño de petroleros no perjudiciales para el medio ambiente y la utilización de tanques de lastre separado en los petroleros;

Considerando que en la Resolución A.747(18) la Asamblea de la OMI: i) invitó a los Gobiernos a que aconsejen a las autoridades portuarias que apliquen la recomendación de deducir el tonelaje de los tanques de lastre separado para calcular los derechos basados en el arqueo bruto para todos los buques tanque provistos de tanques de lastre separado, de conformidad con lo dispuesto en la Regla 13 del Anexo I del MARPOL 73/78 y ii) también invitó a los Gobiernos a que aconsejen a los servicios de practica que tomen medidas conformes con la recomendación;

Considerando que el Consejo reconoce la necesidad de intensificar las medidas en los casos necesarios, en el ámbito comunitario o nacional, para garantizar una respuesta adecuada a las necesidades de seguridad del transporte marítimo y de prevención de la contaminación marina; que es conveniente fomentar la utilización de petroleros de doble casco o de diseño alternativo que satisfagan las disposiciones de la Regla 13F del Anexo I del MARPOL 73/78, modificada el 6 de marzo de 1992, así como de petroleros equipados con tanques de lastre separado;

Considerando que, a efectos del presente Reglamento, los tanques de lastre separado de los petroleros de doble

⁽¹⁾ DO nº C 5 de 7. 1. 1994, p. 4.

⁽²⁾ DO nº C 295 de 22. 10. 1994, p. 26.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de mayo de 1994 (DO nº C 205 de 25. 7. 1994, p. 59), posición común del Consejo de 19 de septiembre de 1994 (DO nº C 301 de 27. 10. 1994, p. 34) y Decisión del Parlamento Europeo de 16 de noviembre de 1994 (no publicada aún el Diario Oficial).

casco de diseño alternativo deben reputarse conformes con la Regla 13 del Anexo I del MARPOL 73/78;

Considerando que no es conveniente penalizar a los armadores y operadores de buques por utilizar petroleros no perjudiciales para el medio ambiente en su diseño y funcionamiento;

Considerando que, en particular, la imposición de gravámenes sobre el arqueo de los tanques de lastre separado de los petroleros que no son utilizados para el transporte de carga constituye una desventaja financiera para quienes han dado un paso importante hacia un medio ambiente más limpio;

Considerando que, por motivos económicos, las distintas autoridades portuarias se muestran reacias a situarse en una posición desventajosa desde el punto de vista de la competencia si son las únicas en aplicar la Resolución OMI;

Considerando que todos los Estados miembros han aprobado las Resoluciones OMI A.722(17) y A.747(18), pero no todos ellos las han puesto en práctica;

Considerando que, con vistas a la protección del medio marino frente a la contaminación producida por los petroleros de diseño convencional, debería procederse a una aplicación unificada en la Comunidad de normas acordadas internacionalmente en materia de imposición de gravámenes sobre los petroleros, por parte de las autoridades portuarias y servicios de practicaaje;

Considerando que, con el fin de evitar distorsiones de la competencia dentro de la Comunidad y de llegar a soluciones eficaces y rentables, el Reglamento es el mejor medio para actuar de forma concertada a fin de aplicar las normas internacionales acordadas, respetando el principio de subsidiariedad;

Considerando que el Estado de pabellón u otros organismos emisores del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos y del Certificado internacional de arqueo de buques (1969), así como los armadores y las personas que imponen gravámenes a los petroleros deben colaborar en la aplicación de la Resolución A.747(18) de la OMI con el fin de mejorar la protección del medio marino;

Considerando que en algunos Estados miembros ya se han creado sistemas para reducir los gravámenes para los buques no perjudiciales para el medio ambiente sobre una base distinta a la de la Resolución A.747(18) de la OMI; que, en el espíritu de dicha Resolución debería preverse un plan alternativo a la tarificación basada en el arqueo, consistente en una diferencia de porcentaje con respecto a la tarifa normal, de forma que la diferencia media sea como mínimo la misma que la prevista por la Resolución; considerando además que conviene asegurar que los petroleros equipados con tanques de lastre separado no reciban nunca un trato menos favorable, incluso cuando las tarifas no se calculen en función del arqueo,

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

De conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento, las autoridades portuarias y los servicios de practicaaje dentro de la Comunidad:

- a) aplicarán en la Comunidad la Resolución A.747(18) relativa a la aplicación del arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros, adoptada por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI) el 4 de noviembre de 1993, cuyo Anexo se recoge en el Anexo I del presente Reglamento, con el fin de fomentar la utilización de petroleros equipados con tanques de lastre separado, incluidos los petroleros de doble casco y los de diseño alternativo; o
- b) permitirán un plan de reducción de los gravámenes aplicados a los petroleros equipados con tanques de lastre separado diferente del de la Resolución A.747(18) de la OMI, pero dentro de su mismo espíritu.

Artículo 2

El presente Reglamento se aplicará a los petroleros:

- que pueden transportar lastre separado en tanques previstos especialmente al efecto;
- que sean diseñados, construidos, adaptados, equipados y explotados como petroleros con lastre separado, incluidos los petroleros de doble casco y los de diseño alternativo;
- que cumplan los requisitos del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969, y que estén en posesión del Certificado internacional de arqueo (1969).

Artículo 3

1. A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:
 - a) «petrolero»: un buque que se ajuste a la definición de «petrolero» del apartado 4 de la Regla 1 del Anexo I del MARPOL 73/78;
 - b) «lastre separado»: el lastre que se ajuste a la definición que da de dichos términos el apartado 17 de la Regla 1 del Anexo I del MARPOL 73/78;
 - c) «tanque de lastre separado»: un tanque utilizado exclusivamente para el transporte de lastre separado;
 - d) «petrolero con lastre separado»: un petrolero provisto de tanques de lastre separado y en posesión de un certificado expedido por el gobierno del Estado de pabellón o por otro organismo habilitado para

hacerlo en su nombre, que especifique que se trata de un petrolero equipado con tanques de lastre separado. Dicha autoridad deberá hacer constar claramente en el apartado correspondiente del suplemento del certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos la conformidad del buque con las especificaciones mencionadas;

- e) «petrolero de doble casco»: un petrolero con lastre separado construido de conformidad con los requisitos contenidos en el apartado 3 de la Regla 13F del Anexo I del MARPOL 73/78;
- f) «petrolero de diseño alternativo»: un petrolero con lastre separado construido de conformidad con los requisitos contenidos en los apartados 4 y 5 de la Regla 13F del Anexo I del MARPOL 73/78;
- g) «MARPOL 73/78»: el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973, modificado por el Protocolo de 1978 relativo al mismo, conjuntamente con las modificaciones de los mismos vigentes en el momento de adopción del presente Reglamento;
- h) «autoridad portuaria»: una persona pública o privada que aplica tarifas a los buques por el uso de instalaciones y la prestación de servicios;
- i) «servicio de practicaaje»: una persona pública o privada facultada para prestar servicios de practicaaje al transporte marítimo;
- j) «arqueo bruto»: la medida de las dimensiones globales de un buque conforme a lo dispuesto en el Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969;
- k) «arqueo bruto reducido»: el arqueo bruto de un petrolero resultante de deducir del arqueo bruto total del buque el arqueo bruto de los tanques de lastre separado, calculado de acuerdo con la fórmula que figura en el punto 4 del Anexo I del presente Reglamento.

2. En el Anexo II se recogen las definiciones de los términos mencionados en las letras a), b), e) y f) del apartado 1 que aparecen en MARPOL 73/78.

Artículo 4

Al expedir el Certificado internacional de arqueo (1969) para un petrolero con lastre separado cuyo arqueo se haya determinado de conformidad con las normas del Convenio internacional sobre arqueo de buques de 1969, el organismo competente consignará en el apartado «Observaciones», a los fines del presente Reglamento, una declaración conforme a lo dispuesto en el punto 3 del Anexo I del presente Reglamento, y en la que se especificará:

- i) el arqueo de los tanques de lastre separado del buque; este arqueo se determinará según el método y el procedimiento establecidos en el punto 4 del Anexo I del presente Reglamento, y
- ii) el arqueo bruto reducido del buque.

Artículo 5

1. Al fijar tarifas para los petroleros total o parcialmente basadas en la cifra del arqueo bruto (GT) del buque, los servicios portuarios y de practicaaje excluirán el arqueo de los tanques de lastre separado, basando así su cálculo en el arqueo bruto reducido indicado en el apartado «Observaciones» del Certificado internacional de arqueo (1969) del buque.

2. Como alternativa, las autoridades portuarias y los servicios de practicaaje garantizarán que las tarifas aplicadas a los petroleros comprendidos en el ámbito de aplicación del artículo 2 del presente Reglamento, sean al menos un 17% inferiores a las tarifas para los petroleros sin tanques de lastre separado del mismo arqueo bruto.

Las autoridades portuarias y los servicios de practicaaje que ya aplicasen el 13 de junio de 1994 un sistema a tanto alzado contemplado en el párrafo primero, pero basado en un porcentaje inferior, aplicarán el 17% como mínimo a más tardar el 1 de enero de 1997.

3. En los casos en que las tarifas se calculen sobre una base que no sea el arqueo bruto, las autoridades portuarias y los servicios de practicaaje velarán por que los petroleros equipados con tanques de lastre separado no reciban un trato menos favorable que el que les correspondería de haberse calculado los tarifas de conformidad con los apartados 1 o 2.

4. Las autoridades portuarias y los servicios de practicaaje aplicarán, respecto de todos los buques equipados con tanques de lastre separado, sólo uno de los sistemas mencionados en los apartados 1, 2 y 3.

Artículo 6

El Anexo I del presente Reglamento podrá ser modificado de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 7, para tener en cuenta las modificaciones de la Resolución A.747(18) de la OMI, así como de los convenios internacionales pertinentes sobre esta materia que hayan entrado en vigor.

Artículo 7

1. La Comisión estará asistida por un comité compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión. Este Comité será convocado por la Comisión siempre que sea necesario para la aplicación del presente Reglamento.

2. El Comité elaborará su reglamento interno.

3. Para los asuntos relacionados con el artículo 6, se aplicará el procedimiento siguiente:

- a) El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de medidas a adoptar. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia

de la cuestión de que se trate. El dictamen se emitirá según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para adoptar aquellas decisiones que el Consejo debe tomar a propuesta de la Comisión. Los votos de los representantes de los Estados miembros en el seno del Comité se ponderarán de la manera definida en el artículo anteriormente citado. El presidente no tomará parte en la votación.

- b) La Comisión adoptará las medidas previstas cuando sean conformes con el dictamen del Comité.
- c) Cuando las medidas previstas no sean conformes con el dictamen del Comité o en caso de ausencia de dictamen, la Comisión someterá sin demora al Consejo una propuesta relativa a las medidas que deban tomarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada. Si, transcurrido un plazo de tres meses a partir del momento en que la propuesta se haya sometido al Consejo, éste no se hubiere pronunciado, la Comisión adoptará las medidas propuestas.

Artículo 8

1. Los Estados miembros aprobarán a su debido tiempo, y en cualquier caso antes del 31 de diciembre de 1995, las disposiciones legales, reglamentarias o administrativas necesarias para la aplicación del presente Reglamento.

Estas medidas incluirán, entre otras, la organización, el procedimiento y los medios de control de dicha aplicación.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 21 de noviembre de 1994.

2. Los Estados miembros comunicarán cada año a la Comisión toda la información disponible sobre la aplicación del presente Reglamento incluidas las infracciones cometidas por sus autoridades portuarias y los servicios de practicaje.

3. Cuando los Estados miembros adopten las medidas mencionadas en el apartado 1, éstas incluirán una referencia al presente Reglamento o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

4. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión todas las disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por el presente Reglamento. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

Artículo 9

1. La Comisión examinará anualmente la aplicación del Reglamento, previa recepción de los informes de los Estados miembros previstos en el artículo 8.

2. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación sobre el funcionamiento del sistema tal como se establece en el apartado 2 del artículo 5, a más tardar el 31 de diciembre de 1998.

Artículo 10

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de enero de 1996.

Por el Consejo

El Presidente

M. WISSMANN

ANEXO I

Arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros

A fin de poder utilizar una base uniforme para la aplicación del arqueo de los tanques de lastre separado en los petroleros, las administraciones, los organismos acreditados para expedir certificados internacionales y las personas que impongan gravámenes a los petroleros deberán aceptar los principios siguientes:

1. El buque es un petrolero provisto de tanques de lastre separado según indica el párrafo 5 del suplemento del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos, y el emplazamiento de los tanques de lastre separado figura en el párrafo 5.2 de dicho suplemento.
2. Los tanques de lastre separado son aquellos que se utilizan exclusivamente para el transporte de agua de lastre tal y como se define en la Regla 1 (17) del Anexo I del MARPOL 73/78. Los tanques de lastre separado deben ir provistos de un sistema independiente de bombeo y de tuberías de lastre dispuesto para la toma y descarga de agua de lastre únicamente en el mar. No habrá ninguna tubería de conexión entre los tanques de lastre separado y el sistema de agua dulce. No se utilizarán tanques de lastre separado para el transporte de ningún tipo de carga ni para el almacenamiento de las provisiones de los buques.
3. En el Certificado internacional de arqueo (1969), en el lugar reservado a «Observaciones» habrá que anotar el arqueo de los tanques de lastre separado de los petroleros de la siguiente manera:

«Los tanques de lastre separado cumplen con la Regla 13 del Anexo I del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el correspondiente Protocolo de 1978, y el arqueo total de dichos tanques, destinados exclusivamente al transporte de agua de lastre, es

El arqueo bruto reducido que se debe utilizar para el cálculo de los derechos basados en el arqueo es de».
4. El citado arqueo de los tanques de lastre separado se calculará con arreglo a la siguiente fórmula:

$$K_1 \times V_b$$

donde:

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log^{10} V$ (o el valor tabulado en el apéndice 2 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969).

V = volumen total de todos los espacios cerrados del buque, expresado en metros cúbicos, tal como se define en la Regla 3 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

V_b = volumen total de los tanques de lastre separado, expresado en metros cúbicos y medido de conformidad con la Regla 6 del Convenio internacional sobre arqueo de buques, 1969.

ANEXO II

Definiciones que aparecen en MARPOL 73/78 de los términos mencionados en las letras a), b), e) y f) del apartado 1 del artículo 3

Letra a) del apartado 1:

Por «petrolero» se entiende todo buque construido o adaptado para transportar principalmente hidrocarburos a granel en sus espacios de carga; este término incluye los buques de carga combinados y los «buques tanque químicos» tal como se definen estos últimos en el Anexo II del presente Convenio, cuando estén transportando cargamento total o parcial de hidrocarburos a granel.

Por «buque de carga combinado» se entiende todo petrolero proyectado para transportar indistintamente hidrocarburos o cargamentos sólidos a granel.

Por «buque tanque químico» se entiende un buque construido o adaptado para transportar principalmente sustancias nocivas líquidas a granel; en este término se incluyen los «petroleros» tal como se definen en el Anexo I del presente Convenio cuando transporten un cargamento total o parcial de sustancias nocivas líquidas a granel.

Letra b) del apartado 1:

Por «lastre separado» se entiende el agua de lastre que se introduce en un tanque que está completamente separado de los sistemas de carga de hidrocarburos y de combustible líquido para consumo y que está permanentemente destinado al transporte de lastre o cargamentos que no sean ni hidrocarburos ni sustancias nocivas, tal como se definen éstas en los diversos Anexos del presente Convenio.

Letra e) del apartado 1:

Por «petrolero de doble casco» se entiende todo petrolero cuyo tanque de carga esté protegido en toda su longitud por tanques de lastre o espacios que no sean tanques de carga o de fueloil.

Letra f) del apartado 1:

Por «petrolero de diseño alternativo» se entiende:

- todo petrolero cuyo diseño sea tal que la presión estática de la carga ejercida en las planchas del forro que constituyen la única separación entre la carga y el mar no exceda de la presión hidrostática exterior del agua,
- todo petrolero proyectado con arreglo a métodos que ofrezcan como mínimo el mismo grado de protección contra la contaminación por hidrocarburos en casos de abordaje o varada, y que sean aprobados en principio por el Comité de protección del medio marino, teniendo en cuenta directrices elaboradas al efecto por la Organización Marítima Internacional (OMI).

DIRECTIVA 94/55/CE DEL CONSEJO

de 21 de noviembre de 1994

sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 75,

Vista la propuesta de la Comisión (1),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social (2),

De conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 189 C del Tratado (3),

- (1) Considerando que con el paso de los años ha aumentado sensiblemente el transporte nacional e internacional de mercancías peligrosas por carretera, lo que supone un mayor riesgo de accidentes;
- (2) Considerando que todos los Estados miembros (con excepción de Irlanda) son Partes contratantes en el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR), cuyo ámbito geográfico se extiende más allá de la Comunidad, que establece normas uniformes para la seguridad en el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera; que, por consiguiente, conviene que se amplíe el ámbito de aplicación de dichas normas al tráfico nacional para armonizar en toda la Comunidad las condiciones del transporte de mercancías peligrosas por carretera;
- (3) Considerando que no existe una legislación comunitaria que abarque todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas, y que las medidas nacionales al respecto varían de un Estado miembro a otro; que estas divergencias suponen un obstáculo para la libre prestación de servicios de transporte y para la libre circulación de vehículos y equipos de transporte; que, con el fin de vencer este obstáculo, deben

instaurarse unas condiciones uniformes, aplicables a todo el transporte intracomunitario en toda la Comunidad;

- (4) Considerando que una acción de este tipo resulta más apropiada a escala comunitaria con el fin de garantizar la coherencia con el resto de la legislación comunitaria, un grado suficiente de armonización que facilite la libre circulación de mercancías y servicios, y un alto nivel de seguridad en el transporte nacional e internacional;
- (5) Considerando que las disposiciones de la presente Directiva no se oponen al compromiso de la Comunidad y sus Estados miembros de luchar por conseguir en el futuro la armonización de los sistemas de clasificación de materias peligrosas, compromiso recogido en el capítulo 19 del Programa 21 de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo celebrada en Río de Janeiro el mes de junio de 1992;
- (6) Considerando que no existe una legislación comunitaria específica que regule las condiciones de seguridad del transporte de agentes biológicos y microorganismos modificados genéticamente, regulados por las Directivas 90/219/CEE (4), 90/220/CEE (5) y 90/679/CEE (6) del Consejo;
- (7) Considerando que las disposiciones de la presente Directiva tienen en cuenta otras políticas comunitarias en los ámbitos de la seguridad de los trabajadores, la fabricación de vehículos y la protección del medio ambiente;
- (8) Considerando que los Estados miembros siguen teniendo libertad para regular cualquier operación de transporte de mercancías peligrosas realizada en su territorio por un vehículo no incluido en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, con independencia del lugar de matriculación del mismo;
- (9) Considerando que las disposiciones de la presente Directiva deberían permitir a los Estados miembros aplicar en su territorio normativas específicas sobre el tráfico por carretera para el transporte de mercancías peligrosas;

(1) DO nº C 17 de 20. 1. 1994, p. 6.

(2) DO nº C 195 de 18. 7. 1994, p. 15.

(3) Dictamen del Parlamento Europeo de 3 de mayo de 1994 (DO nº C 205 de 25. 7. 1994, p. 54), posición común del Consejo de 19 de septiembre de 1994 (DO nº C 301 de 27. 10. 1994, p. 25) y Decisión del Parlamento Europeo de 17 de noviembre de 1994 (no publicada aún en el Diario Oficial).

(4) DO nº L 117 de 8. 5. 1990, p. 1.

(5) DO nº L 117 de 8. 5. 1990, p. 15.

(6) DO nº L 374 de 31. 12. 1990, p. 1.

- (10) Considerando que las disposiciones de la presente Directiva deberían permitir a los Estados miembros mantener sus requisitos de garantía de la calidad en lo que respecta a determinadas operaciones de transporte nacionales hasta que la Comisión presente al Consejo un informe al respecto;
- (11) Considerando que las disposiciones del ADR autorizan la celebración de acuerdos que establezcan excepciones al ADR y que gran número de estos acuerdos negociados bilateralmente entre los Estados miembros crea distorsiones a la libre prestación de servicios de transporte de mercancías peligrosas; que la inclusión de las disposiciones necesarias en los Anexos de la presente Directiva hará innecesarias dichas excepciones; que es necesario establecer un período transitorio durante el cual los Estados miembros puedan seguir aplicando los acuerdos existentes;
- (12) Considerando que es preciso introducir en la legislación comunitaria disposiciones del ADR, incluidos los requisitos referentes a los vehículos que transportan mercancías peligrosas; que, en este contexto, deben establecerse períodos transitorios para que los Estados miembros puedan cubrir determinadas disposiciones nacionales específicas existentes sobre requisitos de fabricación de vehículos matriculados en su territorio;
- (13) Considerando que los procedimientos de información existentes en el ámbito de las propuestas legislativas nacionales relacionadas con este tema deben utilizarse para aumentar la transparencia de todos los operadores económicos;
- (14) Considerando que, en lo que se refiere al transporte nacional, los Estados miembros deberán conservar el derecho de aplicar normas que reflejen las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas, en la medida en que el ADR no esté todavía armonizado con estas normas que facilitarían el transporte intermodal de mercancías peligrosas;
- (15) Considerando que los Estados miembros deben tener el derecho de regular o prohibir el transporte de determinadas mercancías peligrosas en su territorio, pero únicamente por motivos que no estén relacionados con la seguridad del transporte; que en este contexto los Estados miembros pueden conservar el derecho de imponer para ciertos transportes de materias muy peligrosas el uso de vía férrea o navegable, o bien el uso de envases muy específicos;
- (16) Considerando que, para los fines de la presente Directiva, los Estados miembros deben tener la posi-

bilidad de aplicar medidas más rigurosas o más flexibles a determinadas operaciones de transporte efectuadas en su territorio por vehículos matriculados en dicho territorio;

- (17) Considerando que la armonización de condiciones debería tener en cuenta las circunstancias nacionales específicas y que, por lo tanto, la presente Directiva debe permitir la suficiente flexibilidad ofreciendo a los Estados miembros la posibilidad de establecer determinadas excepciones; que la aplicación de los nuevos descubrimientos de la técnica y la industria no deberían ser obstaculizados y a tal fin deberían establecerse excepciones temporales;
- (18) Considerando que los vehículos matriculados en países terceros deben tener la posibilidad de realizar transportes internacionales en el territorio de un Estado miembro siempre que cumplan las disposiciones del ADR;
- (19) Considerando que debe ser posible adaptar rápidamente la presente Directiva a los avances técnicos a fin de tener en cuenta las nuevas disposiciones que se establezcan en el ADR y decidir sobre la aplicación y ejecución de medidas de urgencia en caso de accidentes o de incidentes y, que para este fin debería crearse un Comité y establecerse un procedimiento para la estrecha cooperación entre los Estados miembros y la Comisión a través de dicho Comité;
- (20) Considerando que los Anexos de la presente Directiva contienen disposiciones que contemplan la formación profesional de determinados conductores de vehículos dedicados al transporte de mercancías peligrosas por carretera y que, por consiguiente, debe derogarse la Directiva 89/684/CEE del Consejo, de 21 de diciembre de 1989, sobre la formación profesional de los conductores de vehículos que transporten mercancías peligrosas por carretera ⁽¹⁾,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación, definiciones y disposiciones generales

Artículo 1

1. La presente Directiva se aplicará al transporte de mercancías peligrosas por carretera efectuado en el interior de los Estados miembros o entre Estados miembros.

⁽¹⁾ DO nº L 398 de 30. 12. 1989, p. 33.

No se aplicará al transporte de mercancías peligrosas realizado por vehículos que pertenezcan a las Fuerzas Armadas o se encuentren bajo responsabilidad de las mismas.

2. No obstante, las disposiciones de la presente Directiva no reducirán en nada el derecho de los Estados miembros de fijar, respetando la legislación comunitaria, los requisitos para:

- a) los transportes nacionales e internacionales de mercancías peligrosas realizados en su territorio por vehículos no incluidos en el ámbito de aplicación de la presente Directiva;
- b) las normas de circulación específicas del transporte nacional e internacional de mercancías peligrosas;
- c) la garantía de calidad de las empresas, según las normas ISO 9001 y 9002, cuando efectúen transportes nacionales:
 - i) de materias y objetos explosivos de la clase 1, cuando la cantidad de materia explosiva contenida supere, por unidad de transporte,
 - 1 000 kg para la división 1.1, o
 - 3 000 kg para la división 1.2, o
 - 5 000 kg para las divisiones 1.3 y 1.5,
 - ii) en cisternas o en contenedores cisterna de una capacidad total superior a 3 000 litros de las materias muy peligrosas indicadas a continuación:
 - Materias de la clase 2
 - gases clasificados en las letras

at)	
bt)	
b)	
ct)	
c)	
 - gases licuados fuertemente refrigerados de 7º b) y 8º b)
 - Materias de las clases 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 8
 - que no figuren en las letras b) o c) de dichas clases
 - o que figuren pero con un código de peligro de tres o más siglas significativas (excluido el cero),
 - iii) de los bultos de clase 7 (materias radiactivas) siguientes: bultos de materias fisibles, bultos de tipo B (U), bultos de tipo B (M).

El ámbito de aplicación de las disposiciones nacionales relativas a estas exigencias no podrá ampliarse.

Las citadas disposiciones dejarán de aplicarse si se hacen obligatorias medidas análogas en virtud de disposiciones comunitarias.

Antes del 31 de diciembre de 1998, la Comisión presentará al Consejo un informe de evaluación de los aspectos relativos a la seguridad contemplados en la presente letra c), acompañado de la correspondiente propuesta de prórroga o derogación de la misma.

Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- «ADR», el Acuerdo europeo relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, celebrado en Ginebra el 30 de septiembre de 1957, con sus modificaciones;
- «vehículo», todo vehículo de motor destinado a ser utilizado en carretera, esté completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y alcance una velocidad máxima de diseño superior a 25 km/h y sus remolques, a excepción de los vehículos que circulan sobre raíles, los tractores forestales y agrícolas y toda maquinaria móvil;
- «mercancías peligrosas», aquellas materias y objetos cuyo transporte por carretera está prohibido o autorizado exclusivamente bajo determinadas condiciones que figuran en los Anexos A y B de la presente Directiva;
- «transporte», toda operación de transporte por carretera realizada total o parcialmente en vías públicas situadas en el territorio de un Estado miembro por un vehículo, incluidas las actividades de carga y descarga de las mercancías contempladas en los Anexos A y B, sin perjuicio del régimen previsto por las legislaciones de los Estados miembros en lo que respecta a la responsabilidad derivada de dichas operaciones.

No se incluyen en esta definición los transportes efectuados completamente dentro del perímetro de un terreno cerrado.

Artículo 3

1. No se aceptarán para el transporte por carretera las mercancías peligrosas cuyo transporte esté prohibido por los Anexos A y B de la presente Directiva, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6.

2. Sin perjuicio de las demás disposiciones de la presente Directiva, el transporte de las demás mercancías peligrosas que figuran en el Anexo A estará autorizado siempre que cumpla las condiciones establecidas en los Anexos A y B, en particular las relativas a:

- a) el envasado y etiquetado de las mercancías en cuestión;
- b) la construcción, equipo y buen funcionamiento del vehículo que transporte dichas mercancías.

CAPÍTULO II

Excepciones, limitaciones y exenciones

Artículo 4

Cada Estado miembro podrá, únicamente para las operaciones de transporte nacional realizado con vehículos matriculados en su territorio, mantener las disposiciones existentes en la legislación nacional relativa al transporte de mercancías peligrosas por carretera que sean compatibles con las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al Transporte de Mercancías Peligrosas, hasta que se efectúe la revisión de los Anexos A y B para recoger las citadas recomendaciones. Los Estados miembros deberán informar de ello a la Comisión.

Artículo 5

1. Sin perjuicio de otra legislación comunitaria, en particular de la relativa al acceso al mercado, cada Estado miembro conservará el derecho de regular o prohibir, únicamente por motivos no relacionados con la seguridad en el transporte tales como, en particular, razones relativas a la seguridad nacional o a la protección del medio ambiente, el transporte en su territorio de determinadas mercancías peligrosas.

2. Cualquier disposición aplicada por un Estado miembro a los vehículos dedicados a operaciones de transporte internacional a través de su territorio y autorizada por el marginal 10 599 del Anexo B, deberá ser de ámbito limitado localmente, se aplicará tanto al transporte nacional como al internacional y no implicará discriminación alguna.

3. a) Los Estados miembros podrán aplicar medidas más rigurosas al transporte realizado por vehículos matriculados en su territorio o puestos en circulación en el mismo, excepto en lo que atañe a su fabricación.

b) No obstante, los Estados miembros podrán mantener sus disposiciones nacionales específicas relativas al centro de gravedad de los vehículos cisterna matriculados en su territorio hasta la modificación, en su caso, del marginal 211 128 que figura en el Anexo B, hasta el 31 de diciembre de 1998 a más tardar.

4. Si un Estado miembro considera que las disposiciones aplicables en materia de seguridad resultan insuficientes en caso de accidente o incidente para limitar los peligros inherentes al transporte, y si es urgente tomar medidas, notificará a la Comisión, en la fase de proyecto, las medidas que tiene intención de adoptar. La Comisión, actuando con arreglo al procedimiento contemplado en el artículo 9, decidirá si procede autorizar la aplicación de dichas medidas y determinará su duración.

5. Los Estados miembros podrán mantener las disposiciones nacionales aplicables el 31 de diciembre de 1996, en lo que se refiere a:

- los transportes de materias de la clase 1.1;
- los transportes de gases tóxicos inestables o inflamables de la clase 2;
- los transportes de materias que contengan dioxinas o furanos;
- o los transportes en cisternas o contenedores cisterna de más de 3 000 litros de materias líquidas de las clases 3, 4.2, 4.3, 5.1, 6.1 y 8 que no figuren en las letras b) ni c) de dichas clases.

Tales disposiciones sólo podrán afectar a:

- la prohibición de efectuar dichos transportes por carretera cuando sea posible efectuarlos por vía férrea o navegable;
- la obligación de seguir determinados itinerarios preferentes;
- o cualquier otra disposición relativa a los envases de materias que contengan dioxinas o furanos.

Estas disposiciones no podrán ampliarse ni hacerse más estrictas. Los Estados miembros comunicarán dichas disposiciones nacionales a la Comisión, que informará a los demás Estados miembros.

Artículo 6

1. Los Estados miembros podrán autorizar el transporte por carretera en su territorio de las mercancías peligrosas clasificadas, envasadas y etiquetadas con arreglo a los requisitos internacionales del transporte marítimo o aéreo, siempre que la operación de transporte incluya un traslado por mar o por aire.

2. Las disposiciones de los Anexos A y B referentes a la utilización de lenguas en el mercado o en la documentación pertinente no se aplicarán a los transportes limitados al territorio de un único Estado miembro. Los Estados miembros podrán autorizar el uso de otras lenguas que no sean las establecidas en los Anexos para los transportes dentro de su territorio.

3. Los Estados miembros podrán autorizar en su territorio la utilización de vehículos fabricados antes del 1 de enero de 1997 que no sean conformes a las disposiciones de la misma, pero hayan sido fabricados con arreglo a los requisitos establecidos en la legislación nacional vigente hasta el 31 de diciembre de 1996, siempre que el mantenimiento de los vehículos sea satisfactorio con arreglo a los niveles de seguridad correspondientes.

4. Los Estados miembros podrán mantener, hasta el 31 de diciembre de 1998 a más tardar, sus disposiciones nacionales vigentes el 31 de diciembre de 1996 en lo que

se refiere a la construcción, utilización y condiciones de transporte de los recipientes nuevos, con arreglo al marginal 2 212 del Anexo A, y de las cisternas nuevas que no sean conformes a las disposiciones de los Anexos A y B, hasta que se incluyan en dichos Anexos las referencias de adecuación a las normas de construcción y utilización de recipientes y cisternas, con el mismo grado de obligatoriedad de las demás disposiciones de la presente Directiva. Los recipientes y cisternas fabricados antes del 1 de enero de 1999 cuyo mantenimiento sea satisfactorio con arreglo a los niveles de seguridad correspondientes, podrán seguir utilizándose en las condiciones originales.

5. Los Estados miembros podrán mantener disposiciones nacionales distintas de las previstas en los Anexos A y B en lo relativo a la temperatura de referencia para el transporte en el territorio nacional de gases licuados y de mezclas de gases licuados hasta que se incorporen a las normas europeas disposiciones relativas a las temperaturas de referencia apropiadas para las zonas climáticas designadas, y que se añadan en los Anexos A y B referencias a estas normas.

6. Los Estados miembros podrán autorizar el uso, para el transporte en su territorio, de envases fabricados y no certificados de acuerdo con las disposiciones del ADR antes del 1 de enero de 1997, siempre que en el envase figure la fecha de fabricación y puedan superar los correspondientes ensayos de conformidad con los requisitos de la legislación nacional vigente hasta el 31 de diciembre de 1996, y a condición de que todos esos envases mantengan los niveles de seguridad pertinentes (incluidos los ensayos y la inspección cuando proceda) con arreglo al siguiente sistema: grandes recipientes metálicos para granel y bidones de metal con más de 50 litros de capacidad, por un período máximo de 15 años a partir de la fecha de fabricación; otros envases de metal y los envases de plástico, por un período máximo de 5 años a partir de la fecha de fabricación, pero no después del 31 de diciembre de 1998.

7. Los Estados miembros podrán autorizar hasta el 31 de diciembre de 1998 el transporte en su territorio de determinadas mercancías peligrosas envasadas antes del 1 de enero de 1997, a condición de que estas mercancías estén clasificadas, envasadas y etiquetadas de conformidad con los requisitos fijados por la legislación nacional vigente antes del 1 de enero de 1997.

8. Para las operaciones de transporte efectuadas en su territorio por vehículos matriculados en su territorio, los Estados miembros podrán mantener las disposiciones de la legislación nacional vigente el 31 de diciembre de 1996 relativa al código de emergencia que debe figurar en lugar del número de identificación de peligro establecido en el Anexo B.

9. Los Estados miembros podrán mantener, previa consulta a la Comisión, disposiciones menos rigurosas que las establecidas en los Anexos A y B para el transporte en su territorio de pequeñas cantidades de determinadas mercancías peligrosas, con excepción de las sustancias de mediana y alta radioactividad.

10. A condición de no comprometer la seguridad, los Estados miembros podrán conceder excepciones temporales a los Anexos A y B con el fin de poder proceder en su territorio a los ensayos encaminados a modificar las disposiciones de dichos Anexos para adaptarlos a los avances técnicos e industriales. Se informará al respecto a la Comisión, que transmitirá dicha información a los Estados miembros.

Las excepciones temporales, convenidas entre las autoridades competentes de los Estados miembros sobre la base de los marginales 2 010 y 10 602 de los Anexos A y B, deberán adoptar la forma de un acuerdo multilateral propuesto a las autoridades competentes de todos los Estados miembros por la autoridad que tome la iniciativa del acuerdo. Se informará al respecto a la Comisión.

Las excepciones previstas en los párrafos primero y segundo del presente apartado deberán aplicarse sin discriminación por motivos de nacionalidad o lugar de establecimiento del expedidor, del transportista o del destinatario, tendrán una duración máxima de cinco años y no serán renovables.

11. Los Estados miembros podrán autorizar en su territorio bien transportes *ad hoc* de mercancías peligrosas, bien transportes prohibidos por los Anexos A y B, o bien transportes realizados en condiciones diferentes de las establecidas en los Anexos A y B.

12. No obstante lo dispuesto en el apartado 2 y hasta el 31 de diciembre de 1998 a más tardar, los Estados miembros podrán aplicar los acuerdos vigentes celebrados con otros Estados miembros, tal y como lo autoriza el ADR, sin discriminación por motivos de nacionalidad o lugar de establecimiento del expedidor, del transportista o del destinatario. Las demás excepciones autorizadas con arreglo a los marginales 2 010 y 10 602 de los Anexos A y B deberán cumplir los requisitos del apartado 10.

Artículo 7

Sin perjuicio de las disposiciones nacionales o comunitarias relativas al acceso al mercado, los vehículos matriculados o admitidos a la circulación en países terceros podrán realizar transportes internacionales de mercancías peligrosas en la Comunidad, siempre que dichos transportes cumplan las disposiciones del ADR.

CAPÍTULO III

Disposiciones finales

Artículo 8

Todas las enmiendas necesarias para la adaptación de los Anexos a los avances científicos y técnicos en los ámbitos

cubiertos por la presente Directiva con objeto de tener en cuenta las modificaciones de los Anexos del ADR, deberán adoptarse con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 9.

Artículo 9

1. La Comisión estará asistida por un Comité para el transporte de mercancías peligrosas, en adelante denominado «Comité», que estará compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por un representante de la Comisión.

2. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de medidas que deberán adoptarse. El Comité emitirá un dictamen sobre dicho proyecto dentro de un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate. El dictamen se emitirá por la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para adoptar aquellas decisiones que el Consejo debe tomar a propuesta de la Comisión. Con motivo de la votación en el Comité, los votos de los representantes de los Estados miembros se ponderarán de la manera definida en el artículo anteriormente citado. El presidente no tomará parte en la votación.

3. a) La Comisión adoptará las medidas contempladas cuando sean conformes al dictamen del Comité.

b) Cuando las medidas contempladas no sean conformes al dictamen del Comité, o a falta de dictamen, la Comisión presentará inmediatamente al Consejo una propuesta relativa a las medidas que deberán adoptarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.

Si el Consejo no se hubiere pronunciado a la expiración de un plazo de tres meses a partir de la presentación de la propuesta, la Comisión adoptará las medidas propuestas.

Artículo 10

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva, antes del 1 de enero de 1997. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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 disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 11

1. Quedará derogada a partir del 1 de enero de 1997 la Directiva 89/684/CEE.

2. Los certificados provisionales expedidos por los Estados miembros con arreglo al apartado 2 del artículo 4 de dicha Directiva para transportes nacionales sólo serán válidos hasta el 31 de diciembre de 1996. Los certificados expedidos con arreglo al apartado 4 del artículo 4 de dicha Directiva podrán seguir empleándose hasta que expire su período de validez, pero no después del 1 de julio de 1997 en el caso de las mercancías peligrosas transportadas en cisternas y para los transportes de explosivos, y del 1 de enero de 2000 a más tardar para los transportes de otras mercancías peligrosas.

Artículo 12

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de noviembre de 1994.

Por el Consejo

El Presidente

M. WISSMANN

ANEXO A

Marginales 2 000-3 999 del Anexo A del Acuerdo europeo referente al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) en vigor a partir del 1 de enero de 1995, en el entendimiento de que los términos «Parte contratante» se sustituirán por «Estado miembro».

NB: Las diferentes versiones en las lenguas oficiales de la Comunidad se publicarán en cuanto se haya elaborado un texto codificado y se hayan efectuado las traducciones.

ANEXO B

Marginales 10 000-260 000 del Anexo B del Acuerdo europeo referente al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) en vigor a partir del 1 de enero de 1995, en el entendimiento de que los términos «Parte contratante» se sustituirán por «Estado miembro».

NB: Las diferentes versiones en las lenguas oficiales de la Comunidad se publicarán en cuanto se haya elaborado un texto codificado y se hayan efectuado las traducciones.

DIRECTIVA 94/56/CE DEL CONSEJO

de 21 de noviembre de 1994

por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado ⁽³⁾,

Considerando que en Europa se ha de mantener un elevado nivel de seguridad en la aviación civil y que se debe adoptar todo tipo de medidas para reducir el número de accidentes e incidentes;

Considerando que la realización diligente de las investigaciones técnicas sobre los accidentes e incidentes de la aviación civil mejorará la seguridad aérea al contribuir a la prevención de tales accidentes e incidentes;

Considerando que conviene tener en cuenta el Convenio sobre aviación civil internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, que dispone la aplicación de todas las medidas necesarias para garantizar la explotación segura de las aeronaves; que se deberá tener especialmente en cuenta el Anexo 13 de dicho Convenio, que establece normas y métodos internacionales recomendados para la investigación de accidentes de aviación;

Considerando que según las normas internacionales del Anexo 13, las investigaciones sobre accidentes han de llevarse a cabo bajo la responsabilidad del Estado en el que se produzca el accidente;

Considerando que, en caso de incidente grave, si el Estado en el que se produzca el incidente no lleva a cabo la investigación, ésta deberá ser instruida por el Estado de registro;

Considerando que las investigaciones sobre los incidentes graves se deberán llevar a cabo de manera similar a las de los accidentes;

Considerando que la amplitud de las investigaciones debe estar en concordancia con las enseñanzas que puedan extraerse con vistas a aumentar la seguridad;

Considerando que la seguridad aérea exige que se lleven a cabo las investigaciones en el plazo más breve posible;

Considerando que los investigadores deben poder llevar a cabo su tarea con la libertad de acción necesaria;

Considerando que los Estados miembros, respetando la legislación vigente acerca de las competencias de las autoridades responsables de la investigación judicial y, en su caso, en estrecha colaboración con ellas, deben velar por que los responsables de la investigación técnica puedan desempeñar su misión en las mejores condiciones;

Considerando que la investigación de los accidentes e incidentes acaecidos en la aviación civil ha de ser realizada por un organismo o una entidad independiente o bien controlada por dicho organismo o entidad, para evitar cualquier conflicto de intereses y cualquier posible implicación en las causas del suceso que se investigue;

Considerando que ese organismo o entidad deberá estar convenientemente equipado y que entre sus tareas se podrían incluir actividades de prevención;

Considerando que conviene que los Estados miembros adopten medidas encaminadas a asistirse mutuamente, en caso de necesidad, para la realización de las investigaciones;

Considerando que un Estado miembro debe poder delegar en otro Estado miembro la realización de una investigación;

Considerando que, para la prevención de accidentes, es importante que se hagan públicas en el plazo más breve posible las conclusiones de las investigaciones de accidentes;

Considerando que se deberá tener en cuenta el carácter específico de los incidentes a la hora de difundir las conclusiones de las investigaciones sobre éstos;

Considerando que los Estados miembros deberán tener debidamente en cuenta las recomendaciones de seguridad formuladas a resultas de una investigación de un accidente o incidente;

(1) DO nº C 257 de 22. 9. 1993, p. 8 y DO nº C 109 de 19. 4. 1994, p. 14.

(2) DO nº C 34 de 2. 2. 1994, p. 18.

(3) Dictamen del Parlamento Europeo de 9 de marzo de 1994 (DO nº C 91 de 28. 3. 1994, p. 123), posición común del Consejo de 16 de mayo de 1994 (DO nº C 172 de 24. 6. 1994, p. 46) y Decisión del Parlamento Europeo de 26 de octubre de 1994 (DO nº C 323 de 21. 11. 1994).

Considerando que el único objetivo de la investigación técnica será extraer enseñanzas que puedan prevenir accidentes e incidentes y que, en consecuencia, el análisis del suceso, las conclusiones y las recomendaciones de seguridad formuladas no deberán estar encaminados a establecer culpabilidades o a evaluar responsabilidades,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objetivo

El objeto de la presente Directiva es mejorar la seguridad aérea facilitando la realización diligente de investigaciones técnicas cuyo único objetivo sea la prevención de futuros accidentes o incidentes.

Artículo 2

Campo de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a las investigaciones sobre accidentes e incidentes de aviación civil que se produzcan en el territorio de la Comunidad, teniendo en cuenta las obligaciones internacionales de los Estados miembros.

2. La presente Directiva también se aplicará fuera del territorio de la Comunidad

- i) a las investigaciones de accidentes en los que se vean involucradas aeronaves registradas en un Estado miembro, en el caso de que tales investigaciones no las lleve a cabo otro Estado;
- ii) a las investigaciones de incidentes graves en los que se vean involucradas aeronaves registradas en un Estado miembro o explotadas por una empresa establecida en un Estado miembro, en el caso de que tales investigaciones no las lleve a cabo otro Estado.

Artículo 3

Definiciones

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «accidente», todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que tenga lugar en el período comprendido entre el momento en que una persona entre a bordo de la aeronave con intención de realizar un vuelo y el momento en que todas las personas que hayan penetrado en el aparato con esa intención hayan desembarcado, y durante el cual:
 - 1) una persona sufra lesiones mortales o graves como consecuencia de hallarse:

- en la aeronave, o
- en contacto directo con alguna parte de la aeronave, entre las que se incluyen las partes que se hayan desprendido de la aeronave, o
- en exposición directa al chorro de un reactor, excepto en caso de que las lesiones obedezcan a causas naturales, hayan sido autoinfligidas o causadas por otras personas, o se trate de lesiones sufridas por pasajeros clandestinos escondidos fuera de las áreas destinadas normalmente a los pasajeros y la tripulación; o

2) la aeronave sufra daños o roturas estructurales:

- que alteren sus características de resistencia estructural, de *performance* o sus características de vuelo, y
- que exigirían normalmente una reparación importante o el recambio del componente dañado,

excepto si se trata de un fallo o avería del motor, cuando el daño se limite al motor, su capó o accesorios; o de daños limitados a las hélices, extremos de ala, antenas, neumáticos, frenos o carenas, o a pequeñas abolladuras o perforaciones en el revestimiento; o

3) la aeronave desaparezca o sea totalmente inaccesible;

b) «lesión grave», cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente que:

- 1) requiera hospitalización durante más de 48 horas, iniciándose dicha hospitalización dentro de un plazo de siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- 2) ocasione una fractura ósea (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies); u
- 3) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones de nervios, músculos o tendones; u

4) ocasione daños a cualquier órgano interno; u

5) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten a más del 5% de la superficie del cuerpo; o

6) sea imputable a la exposición, comprobada, a sustancias infecciosas o a radiaciones perjudiciales;

c) «lesión mortal», cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente que provoque su muerte en el plazo de treinta días contados a partir de la fecha del accidente;

- d) «causas», las acciones, omisiones, acontecimientos o condiciones o cualquier combinación de estos factores que hayan determinado el accidente o incidente;
- e) «investigación», las actividades realizadas con el propósito de prevenir los accidentes e incidentes; estas actividades comprenden la reunión y análisis de la información, la elaboración de conclusiones, la determinación de las causas y, cuando proceda, la formulación de recomendaciones sobre seguridad;
- f) «investigador encargado», la persona responsable, en razón de sus cualificaciones, de la organización, realización y control de una investigación;
- g) «registrador de vuelo», cualquier tipo de registrador instalado en la aeronave a fin de facilitar la investigación de accidentes e incidentes;
- h) «empresa», cualquier persona física o jurídica, tenga o no fines de lucro, o cualquier organismo oficial con o sin personalidad jurídica propia;
- i) «explotador», la persona, el organismo o la empresa que se dedique o pretenda dedicarse a la explotación de una o más aeronaves;
- j) «incidente», todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, y que afecte o pueda afectar a la seguridad de las operaciones;
- k) «incidente grave», cualquier incidente en el que concurren circunstancias que indiquen que casi estuvo a punto de producirse un accidente (en el Anexo se da una lista de ejemplos de incidentes graves);
- l) «recomendación sobre seguridad», toda propuesta del organismo investigador de accidentes del Estado que lleve a cabo la investigación técnica, basada en la información obtenida en dicha investigación y formulada con la intención de prevenir accidentes e incidentes.

Artículo 4

Obligación de llevar a cabo una investigación

1. Se investigarán todos y cada uno de los accidentes o incidentes graves.

Sin embargo, los Estados miembros podrán adoptar medidas para permitir la investigación de otros incidentes no contemplados en el párrafo anterior en caso de que el organismo investigador espere extraer de ella conclusiones en materia de seguridad aérea.

2. El alcance de dichas investigaciones y el procedimiento que se adopte en la realización de éstas serán determinados por el organismo investigador, teniendo en

cuenta los principios y el objetivo de la presente Directiva y en función de las enseñanzas que se pretendan extraer del accidente o del incidente grave con el objeto de aumentar la seguridad.

3. Las investigaciones a que se refiere el apartado 1 no perseguirán en ningún caso la determinación de culpabilidades o responsabilidades.

Artículo 5

Estatuto de la investigación

1. Los Estados miembros deberán definir, en el contexto de sus respectivos sistemas jurídicos internos, un estatuto jurídico de la investigación que permita que los investigadores encargados desempeñen su cometido de la forma más eficaz y en el plazo más breve.

2. De conformidad con la legislación vigente en los Estados miembros y, en su caso, en cooperación con las autoridades responsables de la investigación judicial, los investigadores estarán autorizados en particular a:

- a) acceder libremente al lugar del accidente o incidente, así como a la aeronave, su contenido o sus restos;
- b) efectuar la anotación inmediata de los indicios y la recogida controlada de restos o componentes de la aeronave para su examen o análisis;
- c) tener acceso inmediato al contenido de los registros de vuelo o a cualquier otro registro y proceder a la libre utilización de dichos elementos;
- d) acceder a los resultados de cualquier examen o toma de muestras de los cuerpos de las víctimas;
- e) tener acceso inmediato a los resultados de cualquier examen o toma de muestras de las personas implicadas en la operación de la aeronave;
- f) tomar declaración a testigos;
- g) tener libre acceso a cualquier información pertinente que esté en posesión del propietario, el explotador o el constructor de la aeronave o de las autoridades responsables de la aviación civil o del aeropuerto.

Artículo 6

Entidades u organismos investigadores

1. Cada Estado miembro deberá responsabilizarse de que las investigaciones técnicas sean realizadas por una entidad o un organismo aeronáutico civil permanente o controladas por dicho organismo o entidad. El organismo o la entidad deberá ser independiente desde el punto de vista funcional, especialmente de las autoridades aeronáuticas nacionales responsables de la navegabilidad, la certi-

ficación, las operaciones de vuelo, el mantenimiento, la concesión de licencias, el control del tráfico aéreo o de la explotación de los aeropuertos, y en general, de cualquier otra parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con la misión que se le haya confiado.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las actividades confiadas a la entidad u organismo investigador podrán incluir la reunión y el análisis de datos relacionados con la seguridad aérea, en particular con fines de prevención, siempre que estas actividades no menoscaben su independencia ni impliquen, por su parte, responsabilidad alguna de orden reglamentario o administrativo o en materia de normas.

3. La entidad o el organismo investigador estará dotado de los medios necesarios para llevar a cabo su misión con independencia de las autoridades mencionadas en el apartado 1 y deberá contar con los recursos suficientes para ello. Sus investigadores deberán gozar de un estatuto que les ofrezca las garantías de independencia necesarias. El organismo o la entidad estará compuesto, al menos, por un investigador apto para desarrollar la función de investigador encargado en caso de que se produzca un accidente o un incidente grave de aviación.

4. En caso necesario, la entidad o el organismo investigador podrá solicitar la ayuda de organismos o entidades de otros Estados miembros:

a) para que faciliten las instalaciones, equipos y aparatos que les permitan:

- proceder al examen técnico de los restos, de los equipos de a bordo y de otros objetos de interés para la investigación;
- evaluar la información de los registradores de vuelo;
- procesar y explotar los datos informáticos relativos a los accidentes aéreos;

b) para que faciliten, cuando se trate exclusivamente de una investigación abierta como consecuencia de un accidente grave, los expertos especializados en este tipo de investigaciones, con el fin de confiarles trabajos determinados.

Siempre que sea posible, esta ayuda será gratuita.

5. Un Estado miembro podrá delegar en otro Estado miembro la realización de la investigación de un accidente o incidente.

Artículo 7

Informes sobre accidentes

1. Al término de toda investigación sobre un accidente se elaborará un informe de forma adecuada al tipo y

gravedad del accidente. Este informe deberá señalar el objetivo exclusivo de la investigación mencionado en el artículo 1 e incluir, en su caso, recomendaciones sobre seguridad.

2. La entidad o el organismo investigador deberá hacer público el informe final sobre el accidente en el más breve plazo posible, y procurará, si es posible, que éste no sea superior a doce meses a partir de la fecha del accidente.

Artículo 8

Informe sobre incidentes

1. Al término de toda investigación sobre un incidente se elaborará un informe que adoptará una forma adecuada al tipo y la gravedad del incidente. Este informe deberá incluir, en su caso, las recomendaciones sobre seguridad pertinentes y proteger el anonimato de las personas implicadas en el incidente.

2. Los informes sobre incidentes deberán circular entre las partes que puedan beneficiarse de sus conclusiones en materia de seguridad.

Artículo 9

Recomendaciones sobre seguridad

Los informes y las recomendaciones sobre seguridad mencionados en los artículos 7 y 8 se enviarán a las empresas o autoridades aeronáuticas nacionales interesadas. Asimismo, se remitirá copia de ellos a la Comisión.

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que se tengan debidamente en cuenta las recomendaciones sobre seguridad formuladas por la entidad o el organismo investigador y, cuando proceda, se ejecuten, sin perjuicio de la normativa comunitaria.

Artículo 10

Las recomendaciones sobre seguridad no supondrán en ningún caso presunción de culpa o responsabilidad en relación con un accidente o incidente.

Artículo 11

Queda derogada la Directiva 80/1266/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a la futura cooperación y a las ayudas mutuas de los Estados miembros en las investigaciones sobre accidentes de aeronaves ⁽¹⁾.

(¹) DO nº L 375 de 31. 12. 1980, p. 32.

Artículo 12

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva, a más tardar, el 21 de noviembre de 1994. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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.

Artículo 13

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 21 de noviembre de 1994.

Por el Consejo

El Presidente

M. WISSMANN

ANEXO

LISTA DE EJEMPLOS DE INCIDENTES GRAVES

Los incidentes que se enumeran a continuación constituyen ejemplos de incidentes graves. La lista no es exhaustiva y sólo se proporciona como orientación para la definición de la expresión «incidente grave».

- Una cuasicolisión que requiera una maniobra evasiva para evitar una colisión o una situación de peligro.
 - Un impacto con el suelo sin pérdida de control (CFIT), evitado con escaso margen.
 - Un despegue interrumpido en una pista cerrada u ocupada, o un despegue efectuado en una pista en estas condiciones con una separación de los obstáculos apenas suficiente.
 - Un aterrizaje o intento de aterrizaje en una pista cerrada u ocupada.
 - Una incapacidad grave de lograr la *performance* prevista durante la maniobra de despegue o de ascenso inicial.
 - Cualquier incendio o emisión de humo que se produzca en la cabina de pasajeros, en los compartimentos de carga o en los motores, aun cuando el incendio se apague mediante agentes extintores.
 - Cualquier suceso que obligue a la tripulación de vuelo a utilizar el oxígeno de emergencia.
 - Un fallo estructural de la aeronave o una desintegración del motor que no se clasifiquen como accidente.
 - La avería múltiple de uno o más sistemas de la aeronave que afecten gravemente al funcionamiento de ésta.
 - Cualquier caso de incapacidad de un miembro de la tripulación durante el vuelo.
 - Cualquier situación relativa al combustible que pudiera obligar al piloto a declarar una situación de emergencia.
 - Los incidentes ocurridos en el despegue o en el aterrizaje, tales como los aterrizajes demasiado cortos, los aterrizajes demasiado largos o las salidas laterales de pista.
 - Los fallos de los sistemas, los fenómenos meteorológicos, las operaciones efectuadas fuera de la envolvente de vuelo aprobada u otros acontecimientos que pudieran haber ocasionado dificultades para controlar la aeronave.
 - El fallo de más de un sistema, cuando se trate de un sistema redundante que tenga carácter obligatorio para la guía de vuelo y la navegación.
-

DIRECTIVA 94/57/CE DEL CONSEJO

de 22 de noviembre de 1994

sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas

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 (1),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social (2),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado (3),

Considerando que, mediante una Resolución de 8 de junio de 1993 relativa a una política común de seguridad marítima, el Consejo fijó el objetivo de retirar de las aguas comunitarias todos aquellos buques que no cumplieran las normas y dio prioridad a la acción comunitaria destinada a asegurar la aplicación de forma efectiva y uniforme de las normas internacionales mediante la elaboración de normas comunes para las sociedades de clasificación (4);

Considerando que la seguridad y la prevención de la contaminación marítima podrán mejorar de forma real, aplicando estrictamente los convenios, códigos y resoluciones internacionales y promoviendo al mismo tiempo el objetivo de la libertad de prestación de servicios;

Considerando que es responsabilidad de los Estados de pabellón y del puerto controlar que los buques cumplan la normativa internacional uniforme en materia de seguridad y prevención de la contaminación marítimas;

Considerando que los Estados miembros son responsables de la expedición de los certificados de seguridad y contaminación establecidos por Convenios como SOLAS

74, Load Lines 66 y MARPOL 73/78, y de la aplicación de sus disposiciones;

Considerando que, de conformidad con dichos Convenios, todos los Estados miembros pueden autorizar a organizaciones técnicas, en distinta medida, para la certificación de este cumplimiento, y que pueden delegar la expedición de los correspondientes certificados de seguridad;

Considerando que, a escala mundial, gran parte de las sociedades de clasificación no garantizan ni el adecuado cumplimiento de la normativa ni una adecuada fiabilidad cuando actúan en nombre de las administraciones nacionales, dado que no poseen estructuras ni experiencia adecuada que les permitan desempeñar sus deberes de forma altamente profesional;

Considerando que los Estados miembros no pueden alcanzar de manera suficiente, actuando por separado, el objetivo consistente en someter a las sociedades de clasificación a normas adecuadas, objetivo que la Comunidad puede alcanzar mejor;

Considerando que el proceder adecuado consiste en una Directiva del Consejo que establezca criterios mínimos para el reconocimiento de las organizaciones, dejando el propio reconocimiento, los medios para su aplicación y el desarrollo de la Directiva a los Estados miembros;

Considerando que los estándares EN 45004 y EN 29001, junto con los de la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación (IACS), constituyen una adecuada garantía de la calidad de las organizaciones;

Considerando que la expedición del certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga debe confiarse a organismos privados que cuenten con conocimientos técnicos y personal cualificado suficientes;

Considerando que las organizaciones que deseen ser reconocidas a efectos de la presente Directiva deberán presentar a los Estados miembros una completa información y pruebas de que cumplen los criterios mínimos, y que los Estados miembros deberán notificar a la Comisión y a los demás Estados miembros las organizaciones que hayan reconocido;

(1) DO nº C 167 de 18. 6. 1993, p. 13.

(2) DO nº C 34 de 2. 2. 1994, p. 14.

(3) Dictamen del Parlamento Europeo de 9 de marzo de 1994 (DO nº C 91 de 28. 3. 1994, p. 9), posición común del Consejo de 19 de septiembre de 1994 (DO nº C 301 de 27. 10. 1994, p. 75) y Decisión del Parlamento Europeo de 16 de noviembre de 1994 (no publicada aún en el Diario Oficial).

(4) DO nº C 271 de 7. 10. 1993, p. 1.

Considerando que la Comisión podrá conceder un reconocimiento de tres años a organizaciones que no cumplan los criterios que fijan el número y tonelaje mínimos de los buques clasificados y el número mínimo de peritos de dedicación exclusiva que estipula el Anexo, pero que cumplan todos los demás criterios; que deberá concederse a dichas organizaciones una prórroga del reconocimiento tras el período de tres años, siempre que sigan cumpliendo iguales criterios; que los efectos del reconocimiento de tres años deben limitarse a los Estados requerentes y sólo durante dicho período;

Considerando que el establecimiento del mercado común supone la libre circulación de servicios, de forma que no podrá impedirse a las organizaciones que cumplan una serie de criterios comunes que garanticen su profesionalidad y fiabilidad, prestar sus servicios dentro de la Comunidad, siempre que un Estado miembro haya delegado dichos deberes oficiales; que dicho Estado miembro podrá, no obstante, limitar el número de organizaciones que autorice con arreglo a sus necesidades basándose en razones objetivas y transparentes, con supeditación al control que ejerza la Comisión mediante los procedimientos de comitología;

Considerando que la aplicación del principio de la libre prestación de servicios de inspección y examen de buques podrá ser gradual, pero no superar los plazos prescritos;

Considerando que es necesaria una más rigurosa participación de las administraciones nacionales en la vigilancia de los buques y en la expedición de los correspondientes certificados con el fin de garantizar el pleno cumplimiento de la normativa internacional de seguridad, aun en el caso de que los Estados miembros confíen a organizaciones ajenas a su administración la realización de sus deberes oficiales; que es conveniente, por lo tanto, establecer una estrecha relación funcional entre las administraciones y las organizaciones, que puede requerir que la organización cuente con una representación local en el territorio del Estado miembro por cuyo encargo realiza sus tareas;

Considerando que procede establecer un comité de reglamentación integrado por representantes de los Estados miembros con el fin de asistir a la Comisión en su labor de garantizar efectivamente la aplicación de la actual normativa sobre seguridad marítima y medio ambiente, tomando en cuenta asimismo los procedimientos nacionales de ratificación;

Considerando que la Comisión deberá actuar de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 13 para tener debidamente presentes los progresos alcanzados en los foros internacionales y actualizar los criterios mínimos;

Considerando que, sobre la base de la información facilitada por los Estados miembros, de conformidad con el artículo 11, sobre la actuación de las organizaciones que

operan en su nombre, la Comisión decidirá si va a pedir a los Estados miembros que retiren el reconocimiento a organizaciones que hayan dejado de cumplir los criterios comunes mínimos, de conformidad con el procedimiento del artículo 13;

Considerando que, no obstante, los Estados miembros deberán tener la posibilidad de suspender su autorización a una organización por motivos de peligro grave para la seguridad o el medio ambiente; que la Comisión deberá decidir con rapidez, de conformidad con el citado procedimiento, si procede anular una medida nacional de este carácter;

Considerando que cada Estado miembro deberá evaluar periódicamente la actuación de las organizaciones que operan en su nombre y facilitar a la Comisión y a los demás Estados miembros una información precisa sobre esta actuación;

Considerando que los Estados miembros, en calidad de autoridades portuarias, tienen la obligación de mejorar la seguridad y la prevención de la contaminación de las aguas comunitarias mediante la inspección prioritaria de los buques dotados de certificados de organizaciones que no cumplan los criterios comunes, asegurando con ello que los buques que enarbolan pabellón de un país tercero no reciban un trato más favorable;

Considerando que el procedimiento adecuado para el funcionamiento del Comité es el procedimiento III a) del artículo 2 de la Decisión 87/373/CEE del Consejo, de 13 de julio de 1987, por la que se establecen las modalidades del ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ⁽¹⁾;

Considerando que las sociedades de clasificación deben actualizar y hacer cumplir sus normas técnicas, con objeto de armonizar las normas de seguridad y asegurar el cumplimiento uniforme de la normativa internacional de la Comunidad;

Considerando que en la actualidad no existe una normativa internacional uniforme a la que deban adecuarse todos los buques en la fase de construcción y a lo largo de su vida útil en lo que se refiere al casco, a la maquinaria y a las instalaciones eléctricas y de control; que dicha normativa puede establecerse de conformidad con las normas de sociedades de clasificación reconocidas o con estándares equivalentes que deberán decidir las administraciones nacionales de conformidad con el procedimiento establecido en la Directiva 83/189/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, por la que se establece un procedimiento de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas ⁽²⁾,

(1) DO nº L 197 de 18. 7. 1987, p. 33.

(2) DO nº L 109 de 26. 4. 1983, p. 8. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/10/CE (DO nº L 100 de 19. 4. 1994, p. 30).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva establece medidas que deberán seguir los Estados miembros y las organizaciones encargados de la inspección, el peritaje y la certificación de los buques en cumplimiento de los Convenios internacionales sobre seguridad en el mar y prevención de la contaminación marítima, avanzando al mismo tiempo en el objetivo de la libertad de prestación de servicios. Este proceso comprende el desarrollo y aplicación de requisitos de seguridad para el casco, la maquinaria y las instalaciones eléctricas y de control de los buques comprendidos en el ámbito de aplicación de los Convenios internacionales.

Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «buque»: todo buque comprendido en el ámbito de aplicación de los Convenios internacionales;
- b) «buque que enarbola pabellón de un Estado miembro»: un buque registrado en un Estado miembro y que enarbole pabellón de dicho Estado miembro, de conformidad con la legislación de este último, incluidos los buques registrados en Euros, una vez aprobado dicho Registro por el Consejo. Los buques que no correspondan a la presente definición se asimilarán a buques que enarbolan pabellón de un país tercero;
- c) «inspecciones y peritajes»: las inspecciones y peritajes obligatorios en virtud de los Convenios internacionales;
- d) «Convenios internacionales»: el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar de 1974, el Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966 y el Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques de 1973/78, junto con sus protocolos y modificaciones, así como los correspondientes Códigos de carácter obligatorio en todos los Estados miembros, vigentes en el momento de la adopción de la presente Directiva;
- e) «organización»: una sociedad de clasificación u otra entidad privada que efectúe labores de evaluación de la seguridad en nombre de una administración;
- f) «organizaciones reconocidas»: las organizaciones reconocidas de conformidad con el artículo 4;
- g) «autorización»: el acto por el cual un Estado miembro acredita a una organización reconocida o delega en ella;
- h) «certificado»: un certificado expedido por o en nombre de un Estado miembro de conformidad con los Convenios internacionales;

- i) «certificado de clasificación»: un documento expedido por una sociedad de clasificación, en el que se certifica la capacidad estructural y mecánica de un buque para un uso o servicio particular de conformidad con sus normas y reglamentos;
- j) «certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga»: el certificado introducido por los Reglamentos de Radiocomunicaciones SOLAS 74/78 revisados, adoptados por la OMI, que incluye durante un período transitorio que finalizará el 1 de febrero de 1999, el Certificado de seguridad radiotelegráfica para buque de carga y el Certificado de seguridad radiotelefónica para buque de carga.
- k) «establecimiento»: el lugar del domicilio social, de la administración central o del principal centro de operaciones de una organización.

Artículo 3

1. En cumplimiento de sus responsabilidades y obligaciones en virtud de los Convenios internacionales, los Estados miembros deberán garantizar que sus administraciones competentes puedan asegurar un cumplimiento adecuado de las disposiciones de los Convenios internacionales, especialmente en lo que se refiere a la inspección y peritaje de los buques y a la expedición de certificados y de certificados de exención.

2. Cuando, a efectos del apartado 1, un Estado miembro decida, en relación con los buques de su propio pabellón:

- i) autorizar a organizaciones a efectuar, total o parcialmente, las inspecciones y peritajes relacionados con los Certificados, incluidos los necesarios para la evaluación del cumplimiento del artículo 14 y cuando proceda, a extender o renovar los Certificados correspondientes, o
- ii) confiar a organizaciones la realización total o parcial de las inspecciones y peritajes mencionados en el punto i),

sólo podrá confiar estas tareas a organizaciones reconocidas.

La Administración competente aprobará en todos los casos la primera concesión de los certificados de exención.

No obstante, en el caso del Certificado de seguridad radioeléctrica para buque de carga, estas tareas podrán confiarse a entidades privadas reconocidas por una Administración competente y que tengan experiencia y personal cualificado suficientes para llevar a cabo en su nombre trabajos específicos de evaluación de seguridad en materia de radiocomunicaciones.

3. El presente artículo no se refiere a la certificación de componentes específicos de los equipos marinos.

Artículo 4

1. Los Estados miembros sólo podrán reconocer a aquellas organizaciones que cumplan los criterios estable-

cidos en el Anexo. Las organizaciones presentarán a los Estados miembros a los que se haya solicitado el reconocimiento una información completa, con el fin de probar que reúnen estos criterios. Los Estados miembros notificarán su reconocimiento a las organizaciones en la forma que proceda.

2. Cada Estado miembro notificará a la Comisión y a los demás Estados miembros las organizaciones que haya reconocido.

3. Los Estados miembros podrán presentar a la Comisión una solicitud de reconocimiento de tres años para organizaciones que respondan a todos los criterios del Anexo con excepción de los enumerados en los puntos 2 y 3 de la sección «Generales» del mencionado Anexo.

Este reconocimiento se concederá de conformidad con el procedimiento del artículo 13. Los efectos del reconocimiento se limitarán a los Estados miembros que hayan presentado una solicitud de reconocimiento.

4. Todas las organizaciones a las cuales se conceda el reconocimiento serán examinadas estrechamente por el Comité creado en virtud del artículo 7, incluso con miras a resolver sobre prórrogas del reconocimiento de organizaciones a que se refiere el apartado 3. Las decisiones relativas a la prórroga de dicho reconocimiento no tendrán en cuenta los criterios que recogen los puntos 2 y 3 de la sección «Generales» del Anexo. Dejará de ser aplicable la limitación de los efectos del reconocimiento que estipula el apartado 3.

5. La Comisión elaborará y actualizará una lista de las organizaciones que los Estados miembros hayan notificado en cumplimiento de los apartados 1, 3 y 4. Dicha lista se publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

Artículo 5

1. Al aplicar el punto i) del apartado 2 del artículo 3, los Estados miembros no podrán negarse en principio a autorizar a una organización reconocida establecida en la Comunidad el ejercicio de dichas funciones, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 6 y 11. No obstante, podrán limitar el número de organizaciones a las que conceda dicha autorización en función de sus necesidades, a tenor de razones objetivas y transparentes. A petición de un Estado miembro, la Comisión adoptará medidas apropiadas de conformidad con el procedimiento que estipula el artículo 13.

2. Con carácter de excepción, los Estados miembros podrán quedar temporalmente exentos de la aplicación de las disposiciones del apartado 1 hasta el 31 de diciembre de 1997.

3. Para que un Estado miembro acepte que una organización establecida en un país tercero lleve a cabo las tareas mencionadas en el artículo 3, o parte de ellas, podrá pedir al país tercero el reconocimiento recíproco de las organizaciones reconocidas establecidas en la Comunidad.

Artículo 6

1. Los Estados miembros que decidan actuar en la forma descrita en el apartado 2 del artículo 3, establecerán una relación de trabajo entre la administración competente y las organizaciones que actúen en su nombre.

2. Esta relación de trabajo estará regida por un acuerdo formal por escrito y no discriminatorio o régimen jurídico equivalente que establezca los deberes y funciones específicos asumidos por la organización, y que incluirá, al menos:

- las disposiciones establecidas en el apéndice II de la Resolución IMO A.739 (18) sobre directrices para la autorización de organizaciones que actúen en nombre de la administración, en su versión vigente en la fecha de adopción de la presente Directiva;
- a una auditoría periódica, efectuada por la administración o por una entidad externa imparcial designada por ésta, de las tareas que las organizaciones realicen en nombre de la administración;
- la facultad de inspeccionar al azar y pormenorizadamente los buques;
- disposiciones sobre la comunicación de informaciones esenciales sobre su flota clasificada, los cambios de clasificación o la desclasificación de buques.

3. Dicho acuerdo o régimen jurídico equivalente podrá imponer el requisito de que la organización reconocida cuente con una representación local en el territorio del Estado miembro en cuyo nombre desempeña las funciones mencionadas en el artículo 3. Las representaciones locales de carácter jurídico que tengan personalidad jurídica de acuerdo con la legislación del Estado miembro y la competencia de sus tribunales nacionales podrán satisfacer dicho requisito.

4. Cada Estado miembro facilitará a la Comisión información precisa sobre la relación funcional estable establecida de conformidad con el presente artículo. La Comisión informará seguidamente a los demás Estados miembros.

Artículo 7

La Comisión estará asistida por un Comité integrado por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión. Este Comité será convocado por la Comisión al menos una vez al año y siempre que sea necesario en el caso de la suspensión de la autorización de una organización por parte de un Estado miembro en virtud de las disposiciones del artículo 10.

El Comité establecerá su propio reglamento interno.

Artículo 8

1. La presente Directiva podrá ser modificada de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 13, con el fin de:

— aplicar a efectos de la presente Directiva modificaciones posteriores que hayan entrado en vigor de los Códigos internacionales y de la Resolución mencionados en la letra d) del artículo 2 y en el apartado 2 del artículo 6;

— actualizar los criterios del Anexo, en particular teniendo en cuenta las decisiones pertinentes de la OMI.

2. Tras la adopción de nuevos instrumentos o protocolos de los Convenios a que se refiere la letra d) del artículo 2, el Consejo, a propuesta de la Comisión, determinará, teniendo en cuenta los procedimientos parlamentarios de los Estados miembros así como los procedimientos correspondientes de la OMI, las modalidades de ratificación de esos nuevos instrumentos o protocolos, velando por que sean aplicados de manera uniforme y simultánea en los Estados miembros.

Artículo 9

1. Se podrá solicitar a los Estados miembros que, con arreglo al procedimiento que establece el artículo 13, retiren el reconocimiento de las organizaciones reconocidas contempladas en el artículo 4 que hayan dejado de cumplir los criterios establecidos en el Anexo, cuando ello sea de aplicación.

2. En la preparación de los proyectos de una decisión relativa a las materias a que se refiere el apartado 1, la Comisión tendrá en cuenta los informes y datos mencionados en los artículos 11 y 12. En la preparación de dichos proyectos de decisión, la Comisión prestará particular atención a los datos sobre la actuación de las organizaciones en materia de seguridad y prevención de la contaminación. Los proyectos de decisión relacionados con las materias a que hace referencia el apartado 1 serán también presentados al Comité por la Comisión por iniciativa propia o a petición de un Estado miembro.

Artículo 10

No obstante los criterios especificados en el Anexo, cuando un Estado miembro considere que una organización reconocida no puede seguir siendo autorizada a desempeñar en su nombre las tareas especificadas en el artículo 3, podrá suspender dicha autorización.

En tales circunstancias, se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) el Estado miembro informará de inmediato a la Comisión y a los demás Estados miembros de su decisión y expondrá sus motivos;
- b) la Comisión estudiará si la suspensión está justificada por razones de peligro grave para la seguridad o el medio ambiente;
- c) actuando con arreglo al procedimiento que establece el artículo 13, la Comisión notificará al Estado miembro si su decisión de suspender la autorización está o no justificada por razones de peligro grave para la

seguridad o el medio ambiente y, cuando no esté justificada, pedirá al Estado miembro que la retire.

Artículo 11

1. Cada Estado miembro velará por que las organizaciones reconocidas que actúen en su nombre a efectos del apartado 2 del artículo 3, lleven a cabo efectivamente las funciones mencionadas en dicho artículo de forma satisfactoria para las administraciones competentes, y por que dichas organizaciones cumplan los criterios especificados en el Anexo. El Estado miembro podrá, para ello, hacer que su administración competente supervise directamente a las organizaciones reconocidas, o bien, en el caso de organizaciones establecidas en otro Estado miembro, contar con la supervisión efectuada por la administración de otro Estado miembro.

2. Cada Estado miembro efectuará esta supervisión con carácter bienal y facilitará a los demás Estados miembros y a la Comisión un informe de los resultados de la supervisión antes del 31 de marzo del año siguiente a los años evaluados.

3. Cuando un Estado miembro opte, para llevar a cabo dicha tarea, por contar con la supervisión efectuada por otro Estado miembro, presentará su informe a más tardar el 30 de junio del año siguiente al año evaluado.

4. Los Estados miembros transmitirán a la Comisión y a los demás Estados miembros toda información pertinente para la valoración de la actuación de las organizaciones.

Artículo 12

1. En el ejercicio de sus derechos y obligaciones de inspección en calidad de Estados portuarios, los Estados miembros:

- a) garantizarán que los buques con pabellón de un país tercero no reciban un trato más favorable que los buques autorizados para navegar bajo pabellón de un Estado miembro. En este sentido, se adoptará como uno de los criterios primordiales para seleccionar los buques que se vayan a inspeccionar el hecho de saberse que los certificados del buque, y el certificado de clasificación, hayan sido expedidos por una organización que no se ajuste a los criterios del Anexo, a excepción de las organizaciones reconocidas en virtud de los apartados 3 y 4 del artículo 4;
- b) adoptarán las medidas adecuadas en el caso de que los buques no cumplan con la normativa internacional y comunicarán a la Comisión y a la Secretaría del Memorándum de acuerdo sobre el control de los buques por el Estado del puerto el descubrimiento de cualquier expedición de certificados válidos por organizaciones que actúen en nombre de un Estado de pabellón a un buque que no cumpla los requisitos pertinentes de los convenios internacionales, o cualquier incumplimiento de un buque provisto de un certificado de clasificación válido y que afecte a elementos cubiertos por dicho certificado.

2. Cada Estado miembro establecerá un registro de actuaciones de las organizaciones que actúen en nombre de los Estados de pabellón. Este registro será actualizado anualmente y distribuido a los restantes Estados miembros y a la Comisión.

Artículo 13

En los asuntos cubiertos por los apartados 3 y 4 del artículo 4, del apartado 1 del artículo 5, de los artículos 8, 9 y 10 y del apartado 2 del artículo 14 se aplicará el siguiente procedimiento:

- a) El representante de la Comisión presentará al Comité a que se refiere el artículo 7 un proyecto de medidas.
- b) El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate. El dictamen se emitirá según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para adoptar aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. Los votos de los representantes de los Estados miembros en el seno del Comité se ponderarán de la manera definida en el artículo anteriormente mencionado. El presidente no tomará parte en la votación.
- c) La Comisión adoptará las medidas previstas cuando sean conformes con el dictamen del Comité.
- d) Cuando las medidas previstas no sean conformes con el dictamen del Comité o en caso de ausencia de dictamen, la Comisión someterá sin demora al Consejo una propuesta relativa a la medida que deba tomarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada. Si, transcurrido un plazo de tres meses desde el momento en el que la propuesta se haya presentado al Consejo, éste no se hubiere pronunciado, la Comisión adoptará la medida propuesta.

Artículo 14

1. Cada Estado miembro garantizará que todo buque que enarbole su pabellón esté construido y mantenido de conformidad con los requisitos sobre casco, maquinaria e instalaciones eléctricas y de control establecidos por una organización reconocida.

2. Un Estado miembro sólo podrá decidir la utilización de normas que considere equivalentes a las de una organización reconocida a condición de que las notifique inmediatamente a la Comisión, de conformidad con el procedimiento de la Directiva 83/189/CEE, y a los demás Estados miembros, y de que no hayan sido cuestionadas por otro Estado miembro o por la Comisión y consideradas no equivalentes con arreglo al procedimiento del artículo 13.

Artículo 15

1. Las organizaciones reconocidas se consultarán mutuamente, con carácter periódico, para mantener la equivalencia de sus estándares técnicos y de la aplicación de los mismos. Las organizaciones facilitarán a la Comisión informes periódicos sobre progresos fundamentales en estos estándares.

2. Cuando se trate de un buque de su clase, las organizaciones reconocidas deberán demostrar su disposición a cooperar con las administraciones de control del Estado portuario, en particular con el fin de facilitar la rectificación de las deficiencias u otras discrepancias notificadas.

3. Las organizaciones reconocidas deberán facilitar todos los datos pertinentes a la Administración en caso de cambio de clase o desclasificación de buques.

4. Las organizaciones reconocidas no expedirán certificados a un buque desclasificado o que cambie de clase por motivos de seguridad sin haber consultado a la administración competente del Estado de pabellón para determinar si es necesaria una inspección completa.

Artículo 16

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 1995.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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.

3. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión toda disposición de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

Artículo 17

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 22 de noviembre de 1994.

Por el Consejo

El Presidente

M. WISSMANN

ANEXO

CRITERIOS MÍNIMOS PARA LAS ORGANIZACIONES A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 3

A. GENERALES

1. La organización reconocida deberá acreditar una amplia experiencia en la evaluación del diseño y construcción de los buques mercantes.
2. La organización deberá tener en su clase una flota de al menos 1 000 buques oceánicos (de más de 100 TRB), con un total no inferior a 5 millones de TRB.
3. La organización contará con una plantilla técnica acorde con el número de buques clasificados. Como mínimo, se necesitarán 100 peritos con dedicación exclusiva para cumplir los requisitos del apartado 2.
4. La organización contará con reglas y normas completas para el diseño, construcción y control periódico de buques mercantes, publicadas y permanentemente actualizadas y mejoradas mediante programas de investigación y desarrollo.
5. La organización deberá publicar anualmente su registro de buques.
6. La organización no estará controlada por armadores o constructores de buques ni por otras personas o entidades que se dediquen comercialmente a la construcción, equipamiento, reparación o explotación de buques. Los ingresos de la organización no deberán depender esencialmente de una sola empresa comercial.

B. ESPECÍFICOS

1. La organización contará con:
 - a) una importante plantilla técnica, de gestión, de apoyo y de investigación, proporcional a las tareas y a los buques clasificados y que se ocupe también del desarrollo de las competencias y del respeto de las normas y reglamentos;
 - b) una cobertura mundial, con su propio personal técnico en dedicación exclusiva, o recurriendo al personal técnico en dedicación exclusiva de otras organizaciones reconocidas.
2. La organización estará regida por un código ético.
3. La organización estará gestionada y administrada de forma que garantice la confidencialidad de la información exigida por la administración.
4. La organización estará dispuesta a facilitar la información pertinente a la administración.
5. La dirección de la organización definirá y documentará sus políticas y objetivos y su compromiso en materia de calidad, y garantizará que esta política es entendida, aplicada y mantenida en todos los niveles de la organización.
6. La organización desarrollará, aplicará y mantendrá un eficaz sistema interno de calidad basado en las secciones pertinentes de los estándares de calidad internacionalmente reconocidos y de conformidad con EN 45004 (organismos de inspección) y EN 29001, interpretados por los IACS Quality System Certification Scheme Requirements, sistema de calidad que, entre otros puntos, garantizará que:
 - a) las reglas y normas de la organización son elaboradas y mantenidas de forma sistemática;
 - b) se respetan las reglas y normas de la organización;
 - c) se cumplen los requisitos de la función oficial para la que está autorizada la organización;

- d) se definen y documentan las responsabilidades, autoridades e interrelaciones del personal cuyo trabajo afecta a la calidad de los servicios de la organización;
 - e) todo el trabajo se realiza en condiciones controladas;
 - f) existe un sistema de supervisión que vigila las actuaciones y las labores efectuadas por los peritos y por el personal técnico y administrativo directamente empleado por la organización;
 - g) los requisitos de los principales trabajos oficiales para los que esté autorizada la organización sólo serán puestos en práctica o supervisados directamente por sus propios peritos en dedicación exclusiva o por los peritos en dedicación exclusiva de otras organizaciones reconocidas;
 - h) se aplica un sistema de cualificación de los peritos y una actualización permanente de sus conocimientos;
 - i) se llevan registros que prueben el cumplimiento de los estándares exigidos en los elementos cubiertos por los servicios realizados, así como el funcionamiento eficaz del sistema de calidad; y
 - j) existe un sistema global de auditorías internas, planificadas y documentadas, de las actividades relacionadas con la calidad en todos los lugares de trabajo.
7. La organización deberá acreditar su capacidad para :
- a) desarrollar y mantener al día una serie completa y adecuada de reglas y normas propias sobre el casco, la maquinaria y el equipo eléctrico y de control, que posean la calidad de estándares técnicos internacionalmente reconocidos, sobre la base de las cuales se puedan expedir certificados de seguridad del Convenio SOLAS y de seguridad para buque de pasaje (en lo que se refiere a la adecuación de la estructura del buque y de los sistemas vitales de maquinaria a bordo) y certificados de línea de carga (en lo que se refiere a la adecuación de la resistencia del buque);
 - b) efectuar todas las inspecciones y peritajes exigidos por los Convenios internacionales para la expedición de certificados, incluidos los medios para valorar, mediante un personal profesional cualificado, la aplicación y el mantenimiento de los sistemas de gestión de seguridad, tanto basados en tierra como a bordo de los buques que se pretende incluir en el certificado.
8. La organización estará sujeta a la certificación de su sistema de calidad por el cuerpo independiente de auditores reconocido por la Administración del Estado en que esté establecida.
9. La organización permitirá la participación en el desarrollo de sus reglas o normas de representantes de la Administración y otras partes interesadas.

DIRECTIVA 94/58/CE DEL CONSEJO

de 22 de noviembre de 1994

relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas

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 (1),

Visto el dictamen del Comité Económico y Social (2),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado (3),

Considerando que, en sus conclusiones de 25 de enero de 1993 relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación en la Comunidad, el Consejo destacó la importancia del factor humano en la seguridad de la navegación;

Considerando que, en su Resolución de 8 de junio de 1993 relativa a una política común de seguridad marítima (1), el Consejo se fijó como objetivo la eliminación de las tripulaciones que no cumplan las normas y dio carácter prioritario a la actuación comunitaria encaminada a la mejora de la formación y la enseñanza, a través de la formulación de normas comunes para los niveles mínimos de formación del personal clave, incluida la cuestión de una lengua común a bordo de los buques comunitarios;

Considerando que las normas de formación para la expedición de diplomas, títulos y certificados de aptitud profesional de los marinos difieren de un Estado miembro a otro; que esta diversidad de legislaciones nacionales en materia de formación en el ámbito cubierto por la presente Directiva no siempre garantiza una formación adecuada que responda a las exigencias de la seguridad marítima;

Considerando que las Directivas 89/48/CEE (5) y 92/51/CEE (6) del Consejo, relativas a los sistemas generales de reconocimiento de formaciones profesionales, se apli-

can a las profesiones marítimas objeto de la presente Directiva; que dichas Directivas contribuyen a facilitar el cumplimiento de las obligaciones del Tratado destinadas a suprimir los obstáculos a la libre circulación de personas y la libre prestación de servicios entre los Estados miembros;

Considerando que el reconocimiento mutuo de los diplomas y títulos, tal como está previsto por las Directivas sobre sistemas generales, no siempre garantiza un nivel de formación armonizado para todos los marinos enrolados en buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro, o en buques registrados en el registro Euros, una vez que éste sea aprobado por el Consejo; que esta formación armonizada resulta, sin embargo, esencial desde el punto de vista de la seguridad marítima;

Considerando, por lo tanto, que es imprescindible establecer un nivel mínimo de formación para los marinos en la Comunidad; que procede que la actuación a este respecto se base en las normas sobre formación ya convenidas a escala internacional, es decir, el Convenio de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio STCW); que todos los Estados miembros son Partes contratantes de dicho Convenio;

Considerando que la enmienda de 22 de mayo de 1991 del Convenio STCW [Resolución MSC 21 (59)] introduce la función de operador de radiocomunicaciones, con el fin de ajustarse a los requisitos del Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos;

Considerando que, con el fin de acrecentar la seguridad de la navegación marítima y de prevenir la pérdida de vidas humanas y la contaminación marina, debe mejorarse la comunicación entre los miembros de tripulaciones de buques que naveguen en aguas de la Comunidad;

Considerando que el personal encargado, a bordo de los buques de pasaje, de ayudar a los pasajeros en situaciones de emergencia debe estar en condiciones de comunicarse con éstos; que, a este respecto, deben tomarse en consideración todas las disposiciones pertinentes de la Resolución A.770(18) de la OMI sobre requisitos mínimos de formación para el personal encargado de ayudar a los pasajeros en situaciones de emergencia a bordo de los buques de pasaje;

(1) DO nº C 212 de 5. 8. 1993, p. 1.

(2) DO nº C 34 de 2. 2. 1994, p. 10.

(3) Dictamen del Parlamento Europeo de 9 de marzo de 1994 (DO nº C 91 de 28. 3. 1994, p. 120), posición común del Consejo de 19 de septiembre de 1994 (DO nº C 301 de 27. 10. 1994, p. 41) y Decisión del Parlamento Europeo de 16 de noviembre de 1994 (no publicada aún en el Diario Oficial).

(4) DO nº C 271 de 7. 10. 1993, p. 1.

(5) DO nº L 19 de 24. 1. 1989, p. 16.

(6) DO nº L 209 de 24. 7. 1992, p. 25.

Considerando que la tripulación enrolada en buques tanque que transporten cargas nocivas o contaminantes debe estar en condiciones de prevenir accidentes y hacer frente a situaciones de emergencia de forma eficaz; que resulta, pues, de la máxima importancia que se establezca una relación de comunicación adecuada entre el capitán, los oficiales y los marineros que cumpla los requisitos previstos en el artículo 8;

Considerando que lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 8 resulta necesario por el hecho de que las normas pertinentes, que deberán establecerse mediante una enmienda del Convenio STCW de 1978, no han sido acordadas todavía en la OMI;

Considerando que deben adoptarse medidas para garantizar que los marinos poseedores de títulos o certificados expedidos por países terceros tengan un nivel de competencia equivalente al exigido en virtud del Convenio STCW;

Considerando que, con el fin de lograr este objetivo, deben definirse criterios comunes para el reconocimiento en la Comunidad de títulos o certificados extranjeros; que, para ello, el Consejo deberá fijar dichos criterios comunes actuando de conformidad con las condiciones del Tratado;

Considerando que debe crearse un comité para asistir a la Comisión en la realización de los trabajos correspondientes al reconocimiento de títulos o certificados expedidos por centros de formación o administraciones de países terceros;

Considerando que deben adoptarse medidas a fin de permitir que los marinos enrolados en buques que enarbolan pabellón de un Estado miembro, o en buques matriculados en el registro Euros, una vez que éste sea aprobado por el Consejo, que posean títulos o certificados que no hayan sido expedidos de conformidad con la presente Directiva, puedan continuar desempeñando sus funciones durante un período de transición que se extenderá hasta la adopción de los criterios comunes, y después a la adopción de éstos;

Considerando que los Estados miembros, en su calidad de autoridades portuarias, deberán mejorar la seguridad y la prevención de la contaminación en aguas comunitarias mediante la inspección con carácter prioritario de los buques que enarbolan pabellón de un país tercero que no haya ratificado el Convenio STCW, o cuya tripulación posea títulos o certificados que no estén reconocidos en virtud de lo dispuesto en la presente Directiva, garantizando de este modo que no se dispense un trato más favorable a los buques que enarbolan pabellón de un país tercero;

Considerando que es necesario contemplar procedimientos de adaptación de la Directiva a las modificaciones de los convenios y códigos internacionales,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La presente Directiva será aplicable a los marinos que en la misma se contemplan que presten servicio a bordo de buques de navegación marítima que enarbolen el pabellón de un Estado miembro, salvo los que presten servicio en:

- buques de guerra, unidades navales auxiliares u otros tipos de buques de los que un Estado miembro sea propietario o empresa explotadora, y dedicados exclusivamente a servicios gubernamentales de carácter no comercial;
- buques pesqueros;
- yates de recreo no utilizados comercialmente;
- buques de madera de construcción primitiva.

Artículo 2

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los capitanes, los oficiales y los marineros que formen parte de las guardias de navegación o de las guardias en la cámara de máquinas, así como los tripulantes responsables del manejo de embarcaciones de supervivencia, que presten sus servicios en un buque de los mencionados en el artículo 1, reciban una formación que responda, como mínimo, a los requisitos del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), según se indica en el Anexo de la presente Directiva, y posean un título de los definidos en el artículo 3.

Artículo 3

Por título se entenderá el documento válido, sea cual fuere el nombre con que se le designe, expedido por la autoridad competente de un Estado miembro, o con la autoridad conferida por ella, en virtud del cual se faculte al titular del mismo a desempeñar el cargo allí indicado o según lo autoricen las reglamentaciones del país de que se trate.

Artículo 4

A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:

- a) «capitán»: la persona que tiene el mando de un buque;
- b) «oficial»: un miembro de la tripulación, que no sea el capitán, así designado por la legislación o las reglamentaciones del país de que se trate o, en defecto de esa designación, por acuerdo colectivo o por aplicación de la costumbre;
- c) «oficial de puente»: un oficial competente de la sección de puente;
- d) «piloto de primera clase»: el oficial de puente que sigue en rango al capitán y que en caso de incapacidad de éste habrá de asumir el mando del buque;

- e) «maquinista naval»: un oficial competente de la sección de máquinas;
- f) «maquinista naval jefe»: el maquinista naval superior responsable de la propulsión mecánica del buque;
- g) «maquinista naval primero»: el maquinista naval que sigue en rango al maquinista naval jefe y que en caso de incapacidad de éste será responsable de la propulsión mecánica del buque;
- h) «maquinista naval auxiliar»: una persona que esté recibiendo formación para obtener el título de maquinista naval y que ha sido designada para ese cargo por la legislación o las reglamentaciones del país de que se trate;
- i) «operador de radiocomunicaciones»: la persona que tenga un título idóneo de conformidad con el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos, expedido o reconocido por la autoridad competente o por el organismo designado por cada Estado miembro, en virtud de lo dispuesto en los Reglamentos de Radiocomunicaciones;
- j) «marinero»: todo tripulante del buque aparte del capitán y de los oficiales;
- k) «responsable de embarcaciones de supervivencia»: un miembro de la tripulación del buque que posea un título de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y salvamento, emitido como documento aparte o incluido en su certificación de aptitud;
- l) «buque de navegación marítima»: un buque distinto de los destinados a navegar exclusivamente en aguas interiores o incluidas en aguas abrigadas o en las inmediaciones de éstas o de zonas en las que rijan reglamentaciones portuarias;
- m) «buque que enarbola el pabellón de un Estado miembro»: un buque que esté registrado en el territorio de un Estado miembro y enarbole el pabellón de dicho Estado de acuerdo con su legislación, incluidos los buques registrados en Euros, cuando dicho registro haya sido aprobado por el Consejo. Los buques que no se correspondan a esta definición se asimilarán a los buques que enarbolan pabellón de un país tercero;
- n) «viajes próximos a la costa»: los realizados en la cercanía de un Estado miembro, tal como los define dicho Estado miembro;
- o) «potencia propulsora»: la potencia en kilovatios consignada en la certificación del registro o en otro documento oficial del buque;
- p) «petrolero»: un buque construido para el transporte a granel de petróleo y productos derivados del petróleo que se utilice para esa finalidad;
- q) «buque cisterna para productos químicos»: un buque construido para el transporte a granel de cualquiera de los productores químicos líquidos incluidos en la versión del «Código para la construcción y el equipo de buque que transporten productos químicos peligrosos a granel» que esté vigente en el momento de la adopción de la presente Directiva, y que se utilice para esa finalidad;
- r) «buque cisterna para gases licuados»: un buque construido para el transporte a granel de cualquiera de los gases licuados incluidos en la versión del «Código para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel» que esté vigente en el momento de la adopción de la presente Directiva, y que se utilice para esa finalidad;
- s) «Reglamento de Radiocomunicaciones»: el Reglamento de Radiocomunicaciones revisado adoptado por la Conferencia Administrativa Mundial de Radiocomunicaciones para el Servicio Móvil;
- t) «buque de pasaje»: un buque de navegación marítima que transporta más de doce pasajeros;
- u) «buque pesquero»: un buque utilizado para la captura de peces, ballenas, focas, morsas u otros recursos vivos del mar;
- v) «Convenio STCW»: el Convenio internacional de la OMI sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar de 1978, en la versión vigente en el momento de la adopción de la presente Directiva.

Artículo 5

La formación exigida en el artículo 2 se impartirá en una forma adecuada a los conocimientos teóricos y habilidades prácticas requeridos en el Anexo de la presente Directiva, especialmente por lo que respecta al uso del equipo de salvamento y de extinción de incendios, y estará sujeta a la aprobación de la autoridad competente o del organismo designado al efecto por cada Estado miembro.

Artículo 6

1. En circunstancias muy excepcionales las autoridades competentes podrán, si a su juicio ello no entraña peligro para personas, bienes o el medio ambiente, otorgar una dispensa en virtud de la cual se permita a un determinado marino prestar servicio en un buque determinado durante un período determinado que no exceda de seis meses desempeñando un cargo distinto del de operador de radiocomunicaciones, salvo que concurren las circunstancias previstas en las pertinentes Reglas del Reglamento de Radiocomunicaciones, para cuyo cargo el beneficiario de la dispensa no tenga el título idóneo, a condición de que su competencia sea suficiente para ocupar sin riesgos el puesto vacante de un modo que las autoridades competentes juzguen satisfactorio. No obstante, no se concederá dispensas a un capitán ni a un maquinista naval jefe, salvo en casos de fuerza mayor, y aun entonces sólo durante períodos de la mayor brevedad posible.

2. Las dispensas correspondientes a un puesto determinado sólo se otorgarán a personas debidamente tituladas para ocupar el puesto inmediatamente inferior. Cuando no se exija titulación para el puesto inferior, podrá otorgarse dispensa a una persona que a juicio de las autoridades competentes tenga competencia y experiencia claramente equivalentes a las que se exijan respecto del puesto que se trate de ocupar, a condición de que, si esa persona no posee un título idóneo, se le exija realizar con éxito una prueba aceptada por las autoridades competentes, que demuestre que no hay riesgo en expedir la mencionada dispensa. Además, las autoridades competentes velarán por que el puesto de que se trate sea ocupado lo antes posible por una persona que esté en posesión de un título idóneo.

Artículo 7

Los Estados miembros designarán las autoridades u organismos facultados para:

- impartir la formación a que se refiere el artículo 5;
- organizar o supervisar, o ambas cosas, los exámenes en los casos en que se exijan. Cada Estado miembro verificará la debida aptitud de todos los examinados;
- expedir la certificación de aptitud;
- otorgar las dispensas establecidas en el artículo 6.

Artículo 8

Los Estados miembros velarán por que:

- 1) En todos los buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro y en todos los buques de pasaje cuya procedencia o destino sea un puerto de un Estado miembro, se disponga a bordo de medios que permitan en todo momento una comunicación verbal eficaz relacionada con la seguridad entre todos los miembros del personal del buque, especialmente por lo que respecta a la recepción y comprensión correctas y puntuales de mensajes e instrucciones. Además, debe disponerse de medios adecuados de comunicación entre el buque y las autoridades portuarias, bien en una lengua común o bien en la lengua de dichas autoridades.
- 2) En los buques de pasaje, el personal encargado en las listas de tripulación de ayudar a los pasajeros en situaciones de emergencia sea fácilmente identificable y tenga suficiente capacidad práctica de comunicación a tal fin, tomando en cuenta una combinación adecuada y suficiente de los siguientes criterios:
 - a) la lengua o lenguas adecuadas a las principales nacionalidades de los pasajeros transportados en una ruta determinada;
 - b) la probabilidad de que la facultad de utilizar el vocabulario elemental inglés para instrucciones básicas sirva para comunicarse con un pasajero en

caso de que necesite ayuda, independientemente de que el pasajero y el tripulante tengan o no una lengua común;

- c) la posible necesidad de comunicarse en una emergencia por otros medios (por ejemplo: gestos, señales manuales, llamadas de atención sobre el lugar en que se encuentran las instrucciones, puntos de reunión, dispositivos de salvamento o itinerarios de evacuación) en caso de que sea imposible la comunicación verbal;
 - d) la medida en que se ha facilitado a los pasajeros instrucciones de seguridad completas en la lengua o lenguas de éstos, y
 - e) las lenguas en que puedan emitirse avisos durante una emergencia o simulacro para transmitir a los pasajeros instrucciones vitales y para ayudar a los miembros de la tripulación a auxiliar a los pasajeros.
- 3) En los petroleros, buques cisterna para productos químicos y buques cisterna para gases licuados que enarbolan el pabellón de un Estado miembro, el capitán, los oficiales y los marineros puedan comunicarse entre sí en una o más lenguas comunes de trabajo. Además, debe disponerse de medios adecuados de comunicación entre el buque y las autoridades de tierra, bien en una lengua común o bien en la lengua de dichas autoridades.
 - 4) Al llevar a cabo una inspección del buque en calidad de Estado del puerto, los Estados miembros comprobarán que los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea Estado miembro cumplen también lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 9

1. El reconocimiento mutuo entre Estados miembros de los títulos mencionados en el artículo 3 en posesión de marinos nacionales de Estados miembros estará supeditado a lo dispuesto en las Directivas 89/48/CEE y 92/51/CEE.
2. El reconocimiento mutuo entre Estados miembros de los títulos mencionados en el artículo 3 en posesión de marinos que no sean nacionales de Estados miembros estará asimismo supeditado a lo dispuesto en las Directivas 89/48/CEE y 92/51/CEE.
3. Podrá admitirse para prestar servicio en buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro a marinos que no posean el título previsto en el artículo 3, siempre que se haya adoptado una decisión sobre el reconocimiento de sus clases de títulos mediante el procedimiento que se establece a continuación:
 - a) Antes del 1 de julio de 1995, el Consejo, actuando de conformidad con las condiciones del Tratado, definirá un conjunto de criterios para el reconocimiento de las clases de títulos expedidas por los distintos centros o administraciones.

- b) Los Estados miembros comunicarán a la Comisión y a los demás Estados miembros las clases de títulos que hayan reconocido o tengan intención de reconocer en aplicación de los criterios a que se refiere la letra a).
- c) Si, en un plazo de tres meses a partir de dicha comunicación, un Estado miembro o la Comisión formula una objeción basada en los criterios a que se refiere la letra a), la Comisión someterá el caso al procedimiento del artículo 13. El Estado miembro de que se trate tomará las medidas adecuadas para aplicar las decisiones que hayan sido adoptadas según el procedimiento contemplado en dicho artículo.
- d) La Comisión elaborará y mantendrá actualizada la lista de títulos comunicados por los Estados miembros. La lista se publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

4. Los marinos que no posean el título previsto en el artículo 3 pero que presten sus servicios en buques que enarbolan el pabellón de un Estado miembro podrán recibir autorización para seguir prestando sus servicios en buques que enarbolan el pabellón de dicho Estado miembro hasta dos años después de la fijación de los criterios comunes a que se refiere la letra a) del apartado 3. Transcurrida esa fecha, tendrán que poseer o bien la clase de título que estipula el artículo 3 o una clase de título reconocida de conformidad con el procedimiento a que se refiere el anterior apartado 3.

Artículo 10

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que los buques que enarbolan pabellón de un país tercero que no haya ratificado el Convenio STCW, o que tengan un capitán, oficiales y marineros cuyos títulos no hayan sido reconocidos conforme al artículo 9, sean objeto de una inspección urgente por la autoridad competente del Estado del puerto para verificar si el nivel de formación y la competencia de sus tripulaciones cumplen las normas establecidas en el Convenio STCW y en el artículo 8.

Artículo 11

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones adecuadas, incluida la posible detención del buque, si las autoridades competentes del Estado del puerto comprueban en una inspección que las tripulaciones no pueden demostrar su aptitud profesional para las funciones que les hayan sido asignadas en cuanto a seguridad del buque y prevención de la contaminación.

Artículo 12

1. La presente Directiva podrá modificarse con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 13 con objeto de aplicar, a efectos de la presente Directiva, las enmiendas posteriores de los códigos internacionales que se mencionan en las letras q), r) y s) del artículo 4 que hayan entrado en vigor.
2. Tras la adopción de nuevos instrumentos o protocolos del Convenio STCW a que se refiere la letra v) del artículo 4, el Consejo determinará a propuesta de la Comisión, teniendo en cuenta los procedimientos parlamentarios de los Estados miembros y los procedimientos correspondientes con arreglo al OMI, las modalidades de ratificación de esos nuevos instrumentos o protocolos, y velará por que sean aplicados de manera uniforme y simultánea en los Estados miembros.

Artículo 13

1. La Comisión estará asistida por un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el representante de la Comisión.
2. El representante de la Comisión presentará al Comité un proyecto de medidas a adoptar. El Comité emitirá su dictamen sobre dicho proyecto en un plazo que el presidente podrá determinar en función de la urgencia de la cuestión de que se trate. El dictamen se emitirá según la mayoría prevista en el apartado 2 del artículo 148 del Tratado para adoptar aquellas decisiones que el Consejo deba tomar a propuesta de la Comisión. Con motivo de la votación en el Comité, los votos de los representantes de los Estados miembros en el seno del Comité se ponderarán de la manera definida en el artículo anteriormente citado. El presidente no tomará parte en la votación.
3. a) La Comisión adoptará las medidas previstas cuando sean conformes al dictamen del Comité.
 b) Cuando las medidas previstas no sean conformes al dictamen del Comité o en caso de ausencia de dictamen, la Comisión someterá sin demora al Consejo una propuesta relativa a las medidas que deban tomarse. El Consejo se pronunciará por mayoría cualificada.
 c) Si transcurrido un plazo de ocho semanas a partir del momento en que la propuesta se haya sometido al Consejo, éste no se hubiere pronunciado, la Comisión adoptará las medidas propuestas.

Artículo 14

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 1995.

2. Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas 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.

3. Los Estados miembros comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de las disposiciones que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

Artículo 15

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 22 de noviembre de 1994.

Por el Consejo

El Presidente

M. WISSMANN

ANEXO

REQUISITOS DEL CONVENIO SCTW EN MATERIA DE FORMACIÓN MENCIONADOS
EN EL ARTÍCULO 2 DE LA DIRECTIVA

CAPÍTULO II

EL CAPITÁN — SECCIÓN DE PUENTE

REGLA II/2

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de capitanes y pilotos de primera clase de buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas

Capitán y piloto de primera clase de buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 toneladas

1. Todo capitán y todo piloto de primera clase de buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 1 600 toneladas tendrán un título idóneo.
2. Todo aspirante al título deberá:
 - a) demostrar ante la administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;
 - b) satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas y haber desempeñado ese cargo durante un período de embarco aprobado y que sea:
 - i) no inferior a dieciocho meses, para el título de piloto de primera clase; este período podrá ser reducido a no menos de doce meses si la administración exige una formación especial que estime equivalente a un período de embarco no inferior a seis meses como oficial encargado de la guardia de navegación;
 - ii) no inferior a treinta y seis meses, para el título de capitán; este período podrá ser reducido a no menos de veinticuatro meses si se ha actuado como piloto de primera clase durante un período de embarco no inferior a doce meses o si la administración exige una formación especial que estime equivalente a tal período;
 - c) haber aprobado un examen de características apropiadas que la administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el apéndice de la presente regla, si bien la administración podrá modificar, según considere necesario, los requisitos del examen para los cargos de capitán y piloto de primera clase de buques de dimensiones limitadas dedicados a realizar viajes próximos a la costa, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

Capitán y piloto de primera clase de buques de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1 600 toneladas

3. Todo capitán y todo piloto de primera clase de buques de navegación marítima de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1 600 toneladas tendrán un título idóneo.
4. Todo aspirante al título deberá:
 - a) demostrar ante la administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;
 - b) i) satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas, por lo que hace al título de piloto de primera clase;
 - ii) satisfacer los requisitos aplicables a los oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas y haber desempeñado ese cargo durante un período de embarco aprobado no inferior a treinta y seis meses por lo que hace al título de capitán; este período podrá ser reducido a no menos de veinticuatro meses si se ha actuado como piloto de primera clase durante un período de embarco no inferior a doce meses o si la administración exige una formación especial que estime equivalente a tal período;

- c) haber aprobado un examen de características apropiadas que la administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el apéndice, si bien la administración podrá modificar, según considere necesario, los requisitos del examen para los cargos de capitán y piloto de primera clase de buques dedicados a realizar viajes próximos a la costa, de modo que queden excluidas las materias no aplicables a las aguas ni a los buques referidos, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

Consideración general

5. La amplitud de los conocimientos abarcados por los diversos epígrafes del apéndice podrá variar según se trate de que el título vaya a serlo de capitán o de piloto de primera clase, y de que el título o los títulos hayan de servir para actuar en buques de arqueo bruto igual o superior a 1 600 toneladas o en buques de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1 600 toneladas.

APÉNDICE DE LA REGLA II/2

Conocimientos mínimos necesarios para la titulación de capitanes y pilotos de primera clase de buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas

1. El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes a los títulos de capitán o de piloto de primera clase de buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas. Tiene por objeto ampliar y dar mayor profundidad a las materias enunciadas en la regla II/4, «Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas». Teniendo presente que en última instancia el capitán ha de responder de la seguridad del buque y del pasaje, la tripulación y el cargamento, y que el piloto de primera clase debe estar en situación de asumir esa responsabilidad en cualquier momento, el examen estará concebido con miras a verificar la aptitud de los aspirantes para asimilar toda la información disponible que afecte a la seguridad del buque.
2. *Navegación y determinación de la situación*
 - a) Planificación de la travesía y navegación, en todas las condiciones:
 - i) siguiendo métodos generalmente aceptados de trazado de derrotas en alta mar;
 - ii) en aguas restringidas;
 - iii) entre hielos;
 - iv) con visibilidad reducida;
 - v) por dispositivos de separación del tráfico;
 - vi) por zonas en que sean muy acusados los efectos de las mareas.
 - b) Determinación de la situación:
 - i) mediante observaciones astronómicas del sol, las estrellas, la luna y los planetas;
 - ii) mediante observaciones terrestres, acompañadas de la aptitud para hacer uso de las marcaciones tomadas con marcas terrestres y ayudas a la navegación tales como faros, balizas y boyas, juntamente con las cartas apropiadas, los avisos a los navegantes y otras publicaciones que permitan comprobar la exactitud de la situación obtenida;
 - iii) utilizando, de un modo que la administración juzgue satisfactorio, todas las modernas ayudas electrónicas a la navegación emplazables a bordo, con conocimiento específico de sus principios de funcionamiento, limitaciones, fuentes de errores y detección de deficiencias en la presentación de información, y métodos de corrección para situarse con precisión.
3. *Servicio de guardia*
 - a) Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, incluidos los Anexos relativos a seguridad de la navegación.
 - b) Demostrar conocimiento de la regla II/1, «Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación».

4. *Equipo de radar*

Utilizando el simulador radar o, a falta de éste, la rosa de maniobra, demostrar conocimiento de los fundamentos del radar y aptitud para manejar y utilizar el radar y para interpretar y analizar la información obtenida con él, con respecto a:

- a) factores que afectan a su rendimiento y precisión;
- b) ajuste inicial y conservación de la imagen;
- c) detección de deficiencias en la presentación de información, ecos falsos, ecos de mar, etc.;
- d) alcance y marcación;
- e) identificación de ecos críticos;
- f) rumbo y velocidad de otros buques;
- g) momento y distancia de máxima aproximación de un buque que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza;
- h) percepción de los cambios de rumbo y velocidad de otros buques;
- i) efecto de los cambios de rumbo y de velocidad, aisladamente o combinados, del buque propio;
- j) aplicación del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

5. *Compases: magnético y giroscópico*

Aptitud para determinar y corregir los errores de los compases magnético y giroscópico y conocimiento de los medios de corrección.

6. *Meteorología y oceanografía*

- a) Demostrar aptitud para entender e interpretar una carta sinóptica y para pronosticar el tiempo de una zona, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas locales.
- b) Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos, incluidas las tempestades ciclónicas tropicales, y el modo de evitar el vórtice del ciclón y los cuadrantes peligrosos.
- c) Conocimiento de los sistemas de corrientes oceánicas.
- d) Aptitud para utilizar todas las publicaciones náuticas apropiadas en relación con mareas y corrientes, incluidas las editadas en inglés.
- e) Aptitud para calcular los estados de las mareas.

7. *Maniobras y gobierno del buque*

Operaciones de maniobra y gobierno del buque en todas las condiciones, con inclusión de:

- a) maniobras al aproximarse a la embarcación o estación del práctico, teniendo en cuenta el estado del tiempo, la marea, la arrancada avante y las distancias de parada;
- b) gobierno en ríos, estuarios, etc., teniendo en cuenta los efectos de las corrientes, el viento y las aguas restringidas en la docilidad con que el buque responde al timón;
- c) maniobras en aguas poco profundas, teniendo en cuenta la reducción de la sonda bajo quilla debida a los efectos de empopamiento ⁽¹⁾, balance y cabeceo;
- d) acción recíproca entre buques que se cruzan o se adelantan y entre el buque propio y márgenes cercanas (efecto de canal);
- e) atraque y desatraque en diversas condiciones de viento y marea, con y sin remolcadores;
- f) elección de fondeadero; fondeo con una o con dos anclas en fondeaderos restringidos y factores que intervienen en la determinación de la longitud de la cadena del ancla que se vaya a utilizar;

⁽¹⁾ Empopamiento: reducción de la sonda bajo quilla que se produce cuando el buque avanza por el agua y que origina la inmersión del casco y el cambio de asiento. Este efecto se acentúa en aguas poco profundas y disminuye al reducirse la velocidad del buque.

- g) garreo; modo de desenredar anclas encepadas;
 - h) entrada en dique seco con y sin avería;
 - i) manejo y gobierno del buque en temporales, con aptitud para prestar auxilio a un buque o aeronave en peligro, realizar operaciones de remolque, maniobrar con un buque de difícil manejo de modo que quede atravesado a la mar, disminuir el abatimiento y hacer buen uso del aceite;
 - j) precauciones en la maniobra de arriado de botes de rescate o embarcaciones de supervivencia con mal tiempo;
 - k) métodos para embarcar a supervivientes que se encuentren en botes de rescate o embarcaciones de supervivencia;
 - l) aptitud para determinar las maniobras y las características de las máquinas de los principales tipos de buques, especialmente en cuanto a distancia de parada y curva de evolución con diversos calados y a velocidades distintas;
 - m) importancia de navegar a velocidad reducida para evitar los daños que pueda causar la ola de proa o la de popa del buque propio;
 - n) medidas prácticas que procede tomar cuando se navega entre hielos o en condiciones de acumulación de hielo a bordo;
 - o) utilización de los dispositivos de separación del tráfico y realización de maniobras en los mismos.
8. *Estabilidad ⁽¹⁾ y construcción del buque y control de averías*
- a) Comprensión de los principios fundamentales de la construcción naval y de las teorías y factores que afectan al asiento y a la estabilidad del buque, y medidas necesarias para mantener un asiento y una estabilidad que no menoscaben la seguridad.
 - b) Conocimiento de los efectos de una avería, seguida de inundación de un compartimento, en el asiento y en la estabilidad del buque; medidas necesarias para contrarrestar tales efectos.
 - c) Demostrar que se saben utilizar las tablillas de estabilidad, asiento y esfuerzos, los diagramas de cálculo de esfuerzos y el equipo correspondiente, y cómo cargar y lastrar el buque para mantener dentro de límites aceptables los esfuerzos impuestos al casco.
 - d) Conocimiento general de los principales elementos estructurales de un buque y nomenclatura correcta de las diversas partes.
 - e) Conocimiento de las recomendaciones de la Organización sobre estabilidad del buque.
9. *Instalaciones energéticas de los buques*
- a) Principios de funcionamiento de las instalaciones energéticas marinas.
 - b) Maquinaria auxiliar de los buques.
 - c) Conocimiento general de la terminología referente a la maquinaria naval.
10. *Manipulación y estiba de la carga*
- a) Estiba y sujeción de la carga a bordo del buque; equipo de manipulación de la carga.
 - b) Operaciones de carga y descarga, especialmente de grandes pesos.
 - c) Reglamentaciones y recomendaciones internacionales relativas al transporte de determinadas cargas, especialmente el Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG).
 - d) Transporte de mercancías peligrosas; precauciones necesarias durante las operaciones de carga y descarga de mercancías peligrosas y acondicionamiento de éstas durante el viaje.
 - e) Conocimiento práctico del contenido y aplicación de las pertinentes guías de seguridad para buques tanque, que haya en vigor.
 - f) Conocimiento práctico de las formas más corrientes de disposición de las tuberías y bombas de carga.

⁽¹⁾ Los capitanes y pilotos de primera clase embarcados en buques pequeños deben conocer perfectamente las condiciones fundamentales de estabilidad de dichos buques.

- g) Terminología y definiciones empleadas para describir las propiedades de los cargamentos de hidrocarburos más corrientes, como por ejemplo petróleo crudo, destilados intermedios, nafta.
- h) Reglas preventivas de la contaminación; operaciones de lastrado, limpieza y desgasificación de tanques.
- i) Procedimiento para efectuar la carga sobre residuos.

11. *Prevención de incendios y dispositivos contra incendios*

- a) Organización de ejercicios de lucha contra incendios.
- b) Clases de incendios y características químicas de éstos.
- c) Sistemas contra incendios.
- d) Asistencia a un cursillo de lucha contra incendios aprobado por la administración.
- e) Conocimiento de las reglas relativas a las disposiciones contra incendios.

12. *Medidas de emergencia*

- a) Precauciones al hacer varar un buque.
- b) Medidas que procede tomar antes y después de varar.
- c) Puesta a flote de un buque varado, con y sin ayuda.
- d) Medidas que procede tomar a raíz de un abordaje.
- e) Taponamiento provisional de vías de agua.
- f) Precauciones para la protección y seguridad de los pasajeros y de la tripulación en situaciones de emergencia.
- g) Contención de los daños en caso de incendio o explosión; salvamento del buque en ambos casos.
- h) Abandono del buque.
- i) Gobierno del buque en casos de emergencia, aparejamiento y utilización de medios improvisados de gobierno en tales casos y modo de montar un timón de fortuna cuando quepa hacer esto.
- j) Salvamento de personas de un buque en peligro o naufragado.
- k) Procedimiento de salvamento en casos de hombre al agua.

13. *Auxilios sanitarios*

Conocimiento exhaustivo del modo de utilizar las siguientes publicaciones:

- a) Guía médica internacional de a bordo, o publicaciones nacionales equivalentes.
- b) Sección médica del Código internacional de señales.
- c) Guía de primeros auxilios para uso en casos de accidentes relacionados con mercancías peligrosas.

14. *Derecho marítimo*

- a) Conocimiento del Derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afectan a las obligaciones y responsabilidades concretas del capitán, especialmente en lo referente a seguridad y protección del medio marino. Se tendrán en cuenta de modo particular las siguientes materias:
 - i) certificados y demás documentos que en virtud de convenios internacionales hay que llevar a bordo, modo de obtenerlos y períodos respectivos de validez legal;
 - ii) obligaciones nacidas de las prescripciones pertinentes del Convenio internacional sobre líneas de carga;
 - iii) obligaciones nacidas de las prescripciones pertinentes del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar;

- iv) obligaciones nacidas de los Convenios internacionales destinados a prevenir la contaminación ocasionada por los buques;
 - v) declaraciones marítimas de sanidad; prescripciones del Reglamento sanitario internacional;
 - vi) obligaciones nacidas del Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes;
 - vii) obligaciones nacidas de otros instrumentos internacionales que afecten a la seguridad del buque, del pasaje, de la tripulación y de la carga.
- b) La amplitud del conocimiento de la legislación marítima del país de que se trate se deja a la discreción de la administración pero incluirá, desde luego, las disposiciones que se tomen en el ámbito nacional para aplicar los acuerdos y convenios internacionales.
15. *Cuestiones administrativas relativas al personal y obligaciones relacionadas con la formación de éste*
- Conocimiento de cuestiones administrativas relativas al personal de a bordo y de su organización y formación a bordo de los buques.
16. *Radiocomunicaciones y señales visuales*
- a) Aptitud para transmitir y recibir mensajes por señales luminosas en morse y para utilizar el Código internacional de señales; los aspirantes que hayan sido examinados de estas materias por la administración a niveles inferiores de titulación, podrán eximirse, por lo que se refiere a la obtención de título de capitán, de la obligación de volver a examinarse de ellas.
 - b) Conocimiento de los procedimientos seguidos en las radiocomunicaciones y aptitud para utilizar el equipo radioeléctrico en relación con los mensajes de socorro, urgencia, seguridad y navegación.
 - c) Conocimiento de los procedimientos prescritos en el Reglamento de radiocomunicaciones para transmitir señales de socorro en casos de urgencia.
17. *Salvamento*
- Conocimiento cabal de las reglas relativas a los dispositivos de salvamento (Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar), a la organización de ejercicios de abandono del buque, a las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate y demás equipo de salvamento.
18. *Búsqueda y salvamento*
- Conocimiento cabal del Manual de búsqueda y salvamento de buques mercantes (MERSAR).
19. *Demostración de competencia*
- a) *Navegación*

Demostrar destreza en la utilización del sextante, el taxímetro y el espejo azimutal, y aptitud para determinar con el oportuno trazado la situación, el rumbo y demoras.
 - b) *Reglamento internacional para prevenir los abordajes*
 - i) empleo de pequeños modelos que muestren las señales o luces correctas o del simulador de luces de navegación;
 - ii) rosa de maniobra o simulador de radar.
 - c) *Radar*
 - i) simulador de radar; o
 - ii) rosa de maniobra.
 - d) *Lucha contra incendios*

Asistencia a un cursillo de lucha contra incendios aprobado por la administración.
 - e) *Comunicaciones*

Examen práctico de la vista y de la voz.
 - f) *Salvamento*

Puesta a flote y manejo de las embarcaciones de supervivencia, los botes de rescate y demás dispositivos de salvamento; colocación correcta del chaleco salvavidas.

REGLA II/3

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación y de los capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 200 toneladas

1. *Buques no dedicados a realizar viajes próximos a la costa*

- a) Todo capitán que preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 200 toneladas no dedicado a realizar viajes próximos a la costa tendrá un título, reconocido por la administración, que le habilite para actuar como capitán en buques de arqueo bruto comprendido entre 200 y 1 600 toneladas.
- b) Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación y preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 200 toneladas no dedicado a realizar viajes próximos a la costa tendrá un título idóneo para actuar en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas.

2. *Buques dedicados a realizar viajes próximos a la costa*

a) Capitanes

- i) Todo capitán que preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 200 toneladas dedicado a realizar viajes próximos a la costa tendrá un título idóneo.
- ii) Todo aspirante al título deberá:
 - 1) haber cumplido veinte años de edad;
 - 2) haber cumplido un período de embarco aprobado, no inferior a doce meses, actuando como oficial encargado de la guardia de navegación;
 - 3) demostrar ante la administración que posee los conocimientos necesarios para el cumplimiento de sus deberes en el buque de que se trate, conocimientos entre los cuales figurarán los relativos a las materias relacionadas en el apéndice de la presente regla.

b) Oficiales que hayan de encargarse de las guardias de navegación

- i) Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 200 toneladas dedicado a realizar viajes próximos a la costa tendrá un título idóneo.
- ii) Todo aspirante al título deberá:
 - 1) haber cumplido dieciocho años de edad;
 - 2) demostrar ante la administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;
 - 3) demostrar ante la administración que:
 - ha recibido con resultado satisfactorio formación especial, incluida la realización del adecuado período de embarco actuando de acuerdo con lo prescrito por la administración; o
 - ha actuado durante un mínimo de tres años en la sección de puente;
 - 4) demostrar ante la administración que posee los conocimientos necesarios para el cumplimiento de sus deberes en el buque de que se trate, conocimientos entre los cuales figurarán los relativos a las materias relacionadas en el apéndice.

3. *Formación*

La formación encaminada a la obtención de los conocimientos y experiencia necesarios estará basada en la regla II/1, «Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación», y en las pertinentes reglas y recomendaciones internacionales.

4. *Exenciones*

La administración, si considera que las dimensiones del buque y las condiciones del viaje son tales que hacen irrazonable o imposible la aplicación de la totalidad de los requisitos en la presente regla y de su Anexo, podrá eximir de algunos de éstos, en la medida en que se den esas circunstancias, al capitán y al oficial encargado de las guardias de navegación en tales buques o clases de buques, teniendo presente la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

APÉNDICE DE LA REGLA II/3

Conocimientos mínimos que procede exigir para la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación y de los capitanes de buques de arqueo bruto inferior a 200 toneladas

1. a) Conocimiento de las siguientes materias:
 - i) navegación costera y, en la medida necesaria, navegación astronómica;
 - ii) Reglamento internacional para prevenir los abordajes;

- iii) Código marítimo internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG);
 - iv) compás magnético;
 - v) radiotelefonía y señales visuales;
 - vi) prevención de incendios y dispositivos contra incendios;
 - vii) salvamento;
 - viii) procedimientos de emergencia;
 - ix) maniobra del buque;
 - x) estabilidad del buque;
 - xi) meteorología;
 - xii) instalaciones energéticas de buques pequeños;
 - xiii) primeros auxilios;
 - xiv) búsqueda y salvamento;
 - xv) prevención de la contaminación del medio marino.
- b) Además de lo prescrito en el apartado a), conocimientos suficientes para manejar con seguridad todas las ayudas a la navegación y todo el equipo náutico que haya instalados a bordo de los buques de que se trate.
- c) La amplitud de los conocimientos que proceda exigir en cuanto a las materias especificadas en los apartados a) y b) habrá de ser suficiente para que el oficial de guardia cumpla sus deberes sin riesgos.
2. Todo capitán que preste servicio en un buque de navegación marítima de arqueo bruto inferior a 200 toneladas deberá, además de satisfacer lo prescrito en el párrafo 1 *supra*, demostrar ante la Administración que tiene los conocimientos necesarios para cumplir sin riesgos todos los deberes de tal capitán.

REGLA II/4

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas

1. Todo oficial que haya de encargarse de la guardia de navegación en un buque de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas tendrá un título idóneo.
2. Todo aspirante al título deberá:
 - a) haber cumplido dieciocho años de edad;
 - b) demostrar ante la administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;
 - c) haber prestado servicio en la sección de puente durante un período de embarco aprobado no inferior a tres años, de cuyo período habrá cumplido seis meses cuando menos realizando guardias de puente bajo la supervisión de un oficial competente; no obstante, la administración podrá permitir la sustitución de un máximo de dos años de dicho período de embarco aprobado por un período de formación especial, siempre que a su juicio esa formación sea al menos de un valor equivalente al del período de embarco aprobado que sustituye;
 - d) demostrar ante la administración, aprobando el examen pertinente, que posee los conocimientos teóricos y prácticos necesarios para cumplir sus deberes.

3. *Títulos sin restricción*

El examen para la expedición de títulos que autoricen a desempeñar el cargo sin restricción en cuanto a zona de operación servirá para verificar la suficiencia de los conocimientos teóricos y prácticos del aspirante por lo que respecta a las materias reseñadas en el apéndice de la presente regla.

4. *Títulos restringidos*

Para la expedición de títulos restringidos que autoricen a desempeñar el cargo en viajes próximos a la costa, la administración podrá suprimir, de las materias que figuran en el apéndice, las indicadas a continuación, teniendo presente el efecto de tal supresión en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas:

- a) navegación astronómica;
- b) sistemas electrónicos de determinación de la situación y de navegación en el caso de aguas no amparadas por tales sistemas.

5. *Amplitud de los conocimientos*

- a) La amplitud de los conocimientos que proceda exigir en cuanto a las materias reseñadas en el apéndice habrá de ser suficiente para que el oficial de guardia cumpla sus deberes sin riesgos. Al determinar la amplitud de conocimientos apropiada, la administración tendrá en cuenta las observaciones consignadas respecto de cada una de las materias del apéndice.
- b) La formación encaminada a la obtención de los conocimientos teóricos y experiencia necesarios estará basada en la regla II/1, «Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación», y en las pertinentes reglas y recomendaciones internacionales.

APÉNDICE DE LA REGLA II/4

Conocimientos mínimos que procede exigir para la titulación de los oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas

1. *Navegación astronómica*

Aptitud para determinar la situación del buque y los errores del compás valiéndose de los astros.

2. *Navegación terrestre y costera*

- a) Aptitud para determinar la situación del buque utilizando:
 - i) marcas terrestres;
 - ii) ayudas a la navegación, entre ellas faros, balizas y boyas;
 - iii) navegación de estima, teniendo en cuenta los vientos, mareas, corrientes y la velocidad del buque determinada en función de las revoluciones por minuto de la hélice y mediante la corredera.
- b) Conocimiento cabal de cartas y publicaciones náuticas tales como derroteros, tablas de mareas, avisos a los navegantes, radioavisos náuticos e información sobre organización del tráfico marítimo, y aptitud para servirse de todo ello.

3. *Navegación por radar*

Conocimiento de los fundamentos del radar y aptitud para hacer funcionar y utilizar el radar y para interpretar y analizar la información obtenida con este aparato, con inclusión de:

- a) factores que afectan a su rendimiento y precisión;
- b) ajuste inicial y conservación de la imagen;
- c) detección de deficiencias en la presentación de información, ecos falsos, ecos de mar, etc.;
- d) alcance y marcación;
- e) identificación de ecos críticos;
- f) rumbo y velocidad de otros buques;
- g) momento y distancia de máxima aproximación de un buque que cruza, que viene de vuelta encontrada o que alcanza;
- h) percepción de los cambios de rumbo y velocidad de otros buques;
- i) efecto de los cambios de rumbo y de velocidad, aisladamente o combinados, del buque propio;
- j) aplicación del Reglamento internacional para prevenir los abordajes.

4. *Servicio de guardia*

- a) Demostrar un conocimiento cabal del contenido, la aplicación y la finalidad del Reglamento internacional para prevenir los abordajes, incluidos los Anexos relativos a seguridad de la navegación.
- b) Demostrar conocimiento del contenido de los «Principios fundamentales que procede observar en la realización de las guardias de navegación».

5. *Sistemas electrónicos de determinación de la situación y de navegación*

Aptitud para determinar la situación del buque utilizando ayudas electrónicas a la navegación, de un modo que la administración juzgue satisfactorio.

6. *Radiogoniómetros y ecosondas*

Aptitud para manejar estos aparatos y utilizar correctamente los datos que facilitan.

7. *Meteorología*

Conocimiento de los instrumentos de meteorología existentes a bordo y su aplicación. Conocimiento de las características de los diversos sistemas meteorológicos, procedimientos de transmisión de partes y sistemas de registro, y aptitud para utilizar la información meteorológica disponible.

8. *Compases: magnéticos y giroscópicos*

Conocimiento de los principios del compás magnético y del girocompás, incluidos sus errores y corrección. En cuanto al girocompás, conocimiento de los sistemas controlados por la magistral y del funcionamiento y cuidado de los principales tipos de girocompases.

9. *Piloto automático*

Conocimiento de los sistemas de piloto automático y de los procedimientos relativos a los mismos.

10. *Radiocomunicaciones y señales visuales*

- a) Aptitud para transmitir y recibir mensajes por señales luminosas en morse.
- b) Aptitud para utilizar el Código internacional de señales.
- c) Conocimiento de los procedimientos seguidos en las radiocomunicaciones y aptitud para utilizar el equipo radioeléctrico en relación con los mensajes de socorro, urgencia, seguridad y navegación.

11. *Prevención de incendios y dispositivos contra incendios*

- a) Aptitud para organizar ejercicios de lucha contra incendios.
- b) Conocimientos de las diversas clases de incendios y de las características químicas de éstos.
- c) Conocimiento de los sistemas contra incendios.
- d) Asistencia a un cursillo de lucha contra incendios aprobado por la administración.

12. *Salvamento*

Aptitud para organizar ejercicios de abandono del buque y conocimiento del funcionamiento de las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate, de sus dispositivos y medios de puesta a flote y de su equipo, incluidos los dispositivos radioeléctricos de salvamento, las radiobalizas de localización de siniestros por satélite (RLS), los trajes de inmersión y las ayudas térmicas. Conocimiento de las técnicas de supervivencia en el mar.

13. *Procedimientos de emergencia*

Conocimiento de los puntos enumerados en el apéndice pertinente de la última edición del «Documento que ha servir de guía», de la OIT/OMI.

14. *Maniobras y gobierno del buque*

Conocimientos de:

- a) efectos de los diversos pesos muertos, calados, asiento, velocidad y sonda bajo quilla en las curvas de evolución y distancias de parada;
- b) efectos del viento y de las corrientes en el modo de gobernar el buque;
- c) maniobras para el salvamento de hombre al agua;
- d) empopamiento, aguas poco profundas y efectos similares;
- e) procedimientos correctos para fondear y amarrar.

15. *Estabilidad del buque*

- a) Conocimiento práctico y utilización de las tablillas de estabilidad, asiento y esfuerzos, y de los diafragmas del cálculo de esfuerzos y del equipo correspondiente.
- b) Comprensión de las medidas fundamentales que procede tomar en caso de pérdida parcial de la reserva de flotabilidad.

16. *Lengua inglesa*

Conocimiento de inglés por parte del oficial, suficiente para que éste pueda utilizar las cartas y demás publicaciones náuticas, comprender la información meteorológica y los mensajes relativos a la seguridad y a la operación del buque y expresarse con claridad en el curso de sus comunicaciones con otros buques o estaciones costeras. Aptitud para comprender y utilizar el vocabulario normalizado de navegación marítima.

17. *Construcción del buque*

Conocimiento general de los principales elementos estructurales de un buque y nomenclatura correcta de las diversas partes.

18. *Manipulación y estiba de la carga*

Conocimiento de los procedimientos seguros de manipulación y estiba de la carga y de su influencia en la seguridad del buque.

19. *Auxilios sanitarios*

Aplicación práctica de las guías médicas y de los consejos transmitidos por radio, y aptitud para actuar eficazmente siguiendo esa información en los casos de accidentes o de enfermedades que cabe esperar a bordo.

20. *Búsqueda y salvamento*

Conocimiento del «Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes» (MERSAR).

21. *Prevención de la contaminación del medio marino*

Conocimiento de las precauciones que deben tomarse para prevenir la contaminación del medio marino.

REGLA II/5

Requisitos mínimos para garantizar en todo momento la suficiencia y la actualización de conocimientos de los capitanes y oficiales de puente

1. Todo capitán y oficial de puente titulados que estén prestando servicio embarcados o se propongan volver a embarcarse tras un período de permanencia en tierra, habrán de demostrar ante la administración a intervalos regulares que no excedan de cinco años que para prestar servicio de mar siguen reuniendo las condiciones necesarias en cuanto a:
 - a) aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído; y
 - b) competencia profesional:
 - i) por haber realizado un período de embarco aprobado no inferior a un año en el curso de los cinco años últimos; o
 - ii) por haber desempeñado las funciones correspondientes a los deberes propios del empleo a que haga referencia el título, que estén consideradas al menos como equivalentes al período de embarco prescrito en el párrafo 1 b) i); o
 - iii) por el hecho de que:
 - superen una prueba de tipo aprobado; o
 - terminen satisfactoriamente un cursillo o cursillos de tipo aprobado; o
 - hayan realizado, actuando como oficiales de puente y en calidad de supernumerarios, un período de embarco aprobado no inferior a tres meses inmediatamente antes de incorporarse al cargo para el cual les habilite el título que tengan.
2. La administración, en consulta con los interesados, formulará o patrocinará la formulación de un plan de cursillos de repaso y actualización, de carácter voluntario u obligatorio, según proceda, para capitanes y oficiales de puente que estén embarcados, especialmente los que se reincorporen al servicio de mar. La administración tomará las disposiciones necesarias para que todas las personas interesadas puedan asistir a dichos cursillos según convenga a su experiencia y a sus deberes. En estos cursillos, que deberá aprobar la administración, figurarán los cambios que se vayan produciendo en la tecnología marítima y en el ámbito de las reglamentaciones y recomendaciones internacionales relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino.

3. Para poder seguir embarcados prestando servicio en buques respecto de los cuales se hayan convenido internacionalmente requisitos especiales de formación, los capitanes y oficiales de puente deberán seguir con resultado satisfactorio un plan de formación adecuado y aprobado.
4. La administración velará por que en los buques de su jurisdicción se encuentren los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones internacionales relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino.

REGLA II/6

Requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan de formar parte de las guardias de navegación

1. Los requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan de formar parte de las guardias de navegación en buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas se dan en el párrafo 2. Tales requisitos no son los necesarios para la titulación de marineros de primera ⁽¹⁾ ni representan, salvo por lo que respecta a buques de dimensiones limitadas, los requisitos mínimos aplicables al marinero que vaya a ser el único subalterno presente en las guardias de navegación. La administración podrá exigir formación y competencia complementarias al marinero que vaya a ser el único subalterno presente en las guardias de navegación.
2. Todo marinero que haya de formar parte de las guardias de navegación en buques de navegación marítima de arqueo bruto igual o superior a 200 toneladas deberá:
 - a) haber cumplido dieciséis años de edad;
 - b) demostrar ante la administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista y al oído;
 - c) demostrar ante la administración que:
 - i) ha cumplido un período de embarco aprobado que comprenda no menos de seis meses de prácticas de mar especialmente relacionadas con los deberes propios de las guardias de navegación; o
 - ii) ha recibido con resultado satisfactorio, ya en tierra ya a bordo de un buque, formación especial complementada por el período de embarco que prescriba la administración, el cual será no inferior a dos meses;
 - d) tener experiencia o formación que incluya:
 - i) principios fundamentales de lucha contra incendios, primeros auxilios, técnicas de supervivencia, riesgos para la salud y seguridad de las personas;
 - ii) aptitud para entender las órdenes del oficial de guardia y hacerse entender por éste en todo cuanto se relacione con sus deberes;
 - iii) aptitud para manejar el timón y cumplir las órdenes dadas al timonel, así como suficientes conocimientos acerca de los compases magnético y giroscópico para desempeñar esos cometidos;
 - iv) aptitud para realizar debidamente el servicio de vigía con la vista y el oído y para dar parte, en grados o cuartas, de las demoras aproximadas correspondientes a señales acústicas, luces u objetos;
 - v) costumbre de cambiar del gobierno automático al manual y viceversa;
 - vi) conocimiento del uso de sistemas apropiados de comunicaciones internas y de alarma;
 - vii) conocimiento de los cohetes lanzabengalas con paracaídas, las bengalas de mano y las señales fumígenas flotantes;
 - viii) conocimiento de sus deberes personales en caso de emergencia;
 - ix) conocimiento de la nomenclatura y definiciones relativas al buque que guarden relación con sus deberes.
3. Las prácticas y los períodos de embarco o de formación prescrita en los apartados c) y d) podrán consistir en el desempeño de deberes relacionados con las guardias de navegación pero sólo a condición de que tales deberes se cumplan bajo la supervisión directa del capitán, el oficial encargado de la guardia de navegación o un marinero competente.
4. La administración hará que a cada hombre de mar que, por experiencia o formación, tenga la competencia requerida en la presente regla para prestar servicio como marinero que haya de formar parte de guardias de navegación, se le expida un documento oficial, o que se refrende debidamente el documento del que ya sea titular.

(1) Véase el Convenio de la OIT sobre el certificado de marinero preferente, 1946, o cualquier Convenio posterior.

5. La administración podrá considerar que un marino cumple los requisitos de la presente regla cuando haya servido en la sección de puente, ejerciendo las funciones pertinentes, durante un período no inferior a un año en los últimos cinco años anteriores a la entrada en vigor, para dicha administración, del Convenio STCW.

CAPÍTULO III

SECCIÓN DE MÁQUINAS

REGLA III/2

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de maquinistas navales jefes y maquinistas navales primeros de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 3 000 kW

1. Todo maquinista naval jefe y todo maquinista naval primero de buques de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 3 000 kW, estarán en posesión de un título idóneo.
2. Todo aspirante al título deberá:
 - a) demostrar ante la administración su aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído;
 - b) satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los maquinistas navales que hayan de encargarse de las guardias y:
 - i) haber desempeñado el cargo de maquinista naval auxiliar o de maquinista naval durante un período de embarco aprobado no inferior a doce meses, por lo que hace al título de maquinista naval primero;
 - ii) haber desempeñado el cargo durante un período de embarco aprobado no inferior a treinta y seis meses, del cual doce meses cuando menos los cumplirá el interesado actuando en un cargo de responsabilidad como maquinista naval siendo ya competente para actuar como maquinista naval primero, por lo que hace al título de maquinista naval jefe;
 - c) haber asistido a un cursillo práctico de lucha contra incendios aprobado;
 - d) haber aprobado un examen de características apropiadas que la administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el apéndice de la presente regla, si bien la administración podrá modificar, según considere necesario, los requisitos del examen aplicables a los oficiales de buques de potencia propulsora limitada dedicados a realizar viajes próximos a la costa, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.
3. En la formación encaminada a la obtención de los conocimientos teóricos y prácticos necesarios se tendrán en cuenta las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales.
4. La amplitud de los conocimientos abarcados por los diversos párrafos del apéndice podrá variar según se trate de que el título vaya a serlo de maquinista naval jefe o de maquinista naval primero.

APÉNDICE DE LA REGLA III/2

Conocimientos mínimos que procede exigir para la titulación de maquinistas navales jefes y maquinistas navales primeros de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 3 000 kW

1. El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes a los títulos de maquinista naval jefe y de maquinista naval primero de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 3 000 kW. Teniendo presente que el maquinista naval primero debe estar en situación de asumir las responsabilidades del maquinista naval jefe en cualquier momento, el examen estará concebido con miras a verificar la aptitud de los aspirantes para asimilar toda la información disponible que afecte a la seguridad de las máquinas del buque.

2. Por lo que respecta al párrafo 4 a) *infra*, la administración podrá omitir la exigencia de que se conozcan los tipos de máquinas propulsoras que no formen parte de las instalaciones de máquinas de los buques para los que vaya a ser válido el título concedido. En tal caso el título no será válido para ninguna de las categorías de instalaciones de máquinas omitidas hasta que el maquinista naval demuestre su competencia en cuanto a ellas de un modo que la administración juzgue satisfactorio. Cualesquiera limitaciones de esta clase aparecerán reflejadas en el título aprobado.
3. Todo aspirante tendrá conocimientos teóricos de las siguientes materias:
 - a) termodinámica y termotransmisión;
 - b) mecánica e hidromecánica;
 - c) principios de funcionamiento de las instalaciones energéticas (motores diésel, turbinas de gas y de vapor) y refrigeradoras de buques;
 - d) propiedades físicas y químicas de los combustibles y lubricantes;
 - e) tecnología de los materiales;
 - f) características físicas y químicas de los incendios y de los agentes extintores;
 - g) electrotecnología, electrónica y equipo eléctrico marinos;
 - h) principios fundamentales de la automatización, la instrumentación y los sistemas de control;
 - i) arquitectura naval y construcción de buques, con inclusión del control de averías.
4. Todo aspirante tendrá conocimientos prácticos adecuados de las siguientes materias cuando menos:
 - a) funcionamiento y mantenimiento de:
 - i) motores diésel marinos;
 - ii) instalaciones marinas de propulsión a vapor;
 - iii) turbinas de gas marinas;
 - b) funcionamiento y mantenimiento de la maquinaria auxiliar, con inclusión de los circuitos de bombas, tuberías, la planta de la caldera auxiliar y los sistemas de aparato de gobierno;
 - c) funcionamiento, comprobación y mantenimiento del equipo eléctrico y de control;
 - d) funcionamiento y mantenimiento del equipo de manipulación de la carga y de la maquinaria de cubierta;
 - e) detección de defectos de funcionamiento de las máquinas, localización de fallos y medidas para impedir averías;
 - f) organización del servicio de mantenimiento y reparaciones con procedimientos seguros;
 - g) métodos y ayudas para la prevención, detección y extinción de incendios;
 - h) métodos y ayudas para la prevención de la contaminación del medio ambiente ocasionada por los buques;
 - i) reglas que procede observar para impedir la contaminación del medio marino;
 - j) efectos de la contaminación del mar en el medio ambiente;
 - k) primeros auxilios relacionados con los tipos de lesiones que cabe esperar en los espacios de máquinas y utilización del equipo de primeros auxilios;
 - l) funciones y utilización de los dispositivos de salvamento;
 - m) métodos de control de averías;
 - n) prácticas de seguridad en el trabajo.
5. Todo aspirante tendrá asimismo conocimientos del Derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afecten a las obligaciones y responsabilidades más concretas de la sección de máquinas, especialmente en lo referente a la seguridad y protección del medio marino. La amplitud del conocimiento de la legislación marítima del país de que se trate se deja a la discreción de la administración, pero incluirá, desde luego, las disposiciones que se tomen en el ámbito nacional para aplicar los acuerdos y convenios internacionales.
6. Todo aspirante tendrá conocimientos de la gestión, de la organización y de la formación del personal a bordo de buques.

REGLA III/3

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de maquinistas navales jefes y maquinistas navales primeros de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora de 750 kW a 3 000 kW

1. Todo maquinista naval jefe y todo maquinista naval primero de buques de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora de 750 kW a 3 000 kW estarán en posesión de un título idóneo.
2. Todo aspirante al título deberá:
 - a) demostrar ante la administración su aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído;
 - b) satisfacer los requisitos aplicables a la titulación de los maquinistas navales que hayan de encargarse de las guardias y:
 - i) haber desempeñado el cargo de maquinista naval auxiliar o de maquinista naval durante un período de embarco aprobado no inferior a doce meses, por lo que hace al título de maquinista naval primero;
 - ii) haber desempeñado el cargo durante un período de embarco aprobado no inferior a veinticuatro meses, del cual doce meses cuando menos los cumplirá el interesado siendo ya competente para actuar como maquinista naval primero, por lo que hace al título de maquinista naval jefe;
 - c) haber asistido a un cursillo práctico de lucha contra incendios aprobado;
 - d) haber aprobado un examen de características apropiadas que la administración juzgue satisfactorio. En tal examen se incluirán las materias enumeradas en el apéndice de la presente regla, si bien la administración podrá modificar, según considere necesario, los requisitos del examen y los períodos de embarco aplicables a los oficiales de buques dedicados a realizar viajes próximos a la costa, teniendo presentes los tipos de mandos automáticos y teleaccionados que haya instalados en el buque y el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.
3. En la formación encaminada a la obtención de los conocimientos teóricos y prácticos necesarios se tendrán en cuenta las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales.
4. La amplitud de los conocimientos abarcados por los diversos párrafos del apéndice podrá variar según se trate de que el título vaya a serlo de maquinista naval jefe o de maquinista naval primero.
5. Todo maquinista naval competente para actuar como maquinista naval primero en buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 3 000 kW, podrá actuar como maquinista naval jefe en buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora inferior a 3 000 kW a condición de que el interesado haya prestado servicio durante un período de embarco aprobado no inferior a doce meses actuando en un cargo de responsabilidad como maquinista naval.

APÉNDICE DE LA REGLA III/3

Conocimientos mínimos que procede exigir para la titulación de maquinistas navales jefes y maquinistas navales primeros de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora de 750 kW a 3 000 kW

1. El plan de estudios expuesto a continuación ha sido preparado para el examen de aspirantes a los títulos de maquinista naval jefe y de maquinista naval primero de buques cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora de 750 kW a 3 000 kW. Teniendo presente que el maquinista naval primero debe estar en situación de asumir las responsabilidades del maquinista naval jefe en cualquier momento, el examen estará concebido con miras a verificar la aptitud de los aspirantes para asimilar toda la información disponible que afecte a la seguridad de las máquinas del buque.
2. Por lo que respecta a los párrafos 3 d) y 4 a) *infra*, la administración podrá omitir la exigencia de que se conozcan los tipos de máquinas propulsoras que no formen parte de las instalaciones de máquinas de los buques para los que vaya a ser válido el título concedido. En tal caso el título no será válido para ninguna de las categorías de instalaciones de máquinas omitidas hasta que el maquinista naval demuestre su competencia en cuanto a ellas de un modo que la administración juzgue satisfactorio. Cualesquiera limitaciones de esta clase aparecerán reflejadas en el título aprobado.

3. Todo aspirante tendrá conocimientos teóricos elementales en medida suficiente para comprender los principios fundamentales de las siguientes materias:
 - a) procesos de combustión;
 - b) termotransmisión;
 - c) mecánica e hidromecánica;
 - d) i) motores diésel marinos;
ii) instalaciones marinas de propulsión a vapor;
iii) turbinas de gas marinas;
 - e) sistemas de aparato de gobierno;
 - f) propiedades de los combustibles y lubricantes;
 - g) propiedades de los materiales utilizados;
 - h) agentes extintores de incendios;
 - i) equipo electrónico marino;
 - j) sistemas de automatización, instrumentación y control;
 - k) construcción de buques, con inclusión del control de averías;
 - l) sistemas auxiliares.

4. Todo aspirante tendrá conocimientos prácticos adecuados de las siguientes materias cuando menos:
 - a) funcionamiento y mantenimiento de:
 - i) motores diésel marinos;
 - ii) instalaciones marinas de propulsión a vapor;
 - iii) turbinas de gas marinas;
 - b) funcionamiento y mantenimiento de los sistemas de maquinaria auxiliar, incluidos los sistemas de aparato de gobierno;
 - c) funcionamiento, comprobación y mantenimiento del equipo eléctrico y de control;
 - d) funcionamiento y mantenimiento del equipo de manipulación de la carga y de la maquinaria de cubierta;
 - e) detección de defectos de funcionamiento de las máquinas, localización de fallos y medidas para impedir averías;
 - f) organización del servicio de mantenimiento y reparaciones con procedimientos seguros;
 - g) métodos y ayuda para la prevención, detección y extinción de incendios;
 - h) reglas que procede observar en cuanto a la contaminación del medio marino y métodos y ayudas para prevenirla;
 - i) primeros auxilios relacionados con los tipos de lesiones que cabe esperar en los espacios de máquinas y utilización del equipo de primeros auxilios;
 - j) funciones y utilización de los dispositivos de salvamento;
 - k) métodos de control de averías con referencia concreta a las medidas procedentes en caso de que el agua del mar inunde la cámara de máquinas;
 - l) prácticas de seguridad en el trabajo.

5. Todo aspirante tendrá asimismo conocimientos del Derecho marítimo internacional recogido en acuerdos y convenios internacionales en la medida en que éstos afecten a las obligaciones y responsabilidades concretas de la sección de máquinas, especialmente en lo referente a seguridad y protección del medio marino. La amplitud del conocimiento de la legislación marítima del país de que se trate se deja a la discreción de la administración, pero incluirá, desde luego, las disposiciones que se tomen en el ámbito nacional para aplicar los acuerdos y convenios internacionales

6. Todo aspirante tendrá conocimientos de la gestión, de la organización y de la formación del personal a bordo de buques.

REGLA III/4

Requisitos mínimos aplicables a la titulación de los maquinistas navales que hayan de encargarse de la guardia en cámaras de máquinas tradicionalmente provistas de dotación y de los maquinistas navales designados para prestar servicio en cámaras de máquinas sin dotación permanente

1. Todo maquinista naval que haya de encargarse de la guardia en cámaras de máquinas tradicionalmente provistas de dotación, o que esté designado para prestar servicio en una cámara de máquinas sin dotación permanente, a bordo de un buque de navegación marítima cuya máquina propulsora principal tenga una potencia propulsora igual o superior a 750 kW, estará en posesión de un título idóneo.
2. Todo aspirante al título deberá:
 - a) haber cumplido dieciocho años de edad;
 - b) demostrar ante la administración su aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído;
 - c) haber recibido durante un mínimo de tres años educación o formación de tipo aprobado, adecuadas para los deberes de maquinista naval;
 - d) haber dado término a un período de embarco adecuado, que puede haber sido incluido en el período de tres años estipulado en el apartado c);
 - e) demostrar ante la administración que tiene el conocimiento de la maquinaria naval necesario para cumplir los deberes del maquinista naval;
 - f) haber asistido a un cursillo práctico de lucha contra incendios aprobado;
 - g) tener conocimiento de las prácticas de seguridad en el trabajo.

La administración podrá modificar los requisitos de los apartados c) y d) para los maquinistas navales de buques con potencia propulsora inferior a 3 000 kW dedicados a realizar viajes próximos a la costa, teniendo presente el efecto de ello en la seguridad de todos los buques que puedan operar en las mismas aguas.

3. Todo aspirante deberá conocer el funcionamiento y el mantenimiento de las máquinas principal y auxiliares, con inclusión de las prescripciones reglamentarias pertinentes y, como mínimo, los siguientes puntos concretos:
 - a) Tareas habituales de la guardia
 - i) los deberes correspondientes al relevo y a la aceptación de la guardia;
 - ii) los deberes que se cumplen en el curso de la guardia;
 - iii) la anotación de datos en el diario de máquinas y la comprensión de las lecturas tomadas;
 - iv) los deberes correspondientes a la entrega de la guardia.
 - b) Máquinas principal y auxiliares
 - i) la ayuda que debe prestar en la preparación, previa al funcionamiento, de las máquinas principal y auxiliares;
 - ii) el funcionamiento de las calderas de vapor, incluido el sistema de combustión;
 - iii) los métodos de comprobación del nivel de agua en las calderas de vapor y medidas procedentes si dicho nivel es anormal;
 - iv) la localización de fallos corrientes sufridos por máquinas e instalaciones en las cámaras de máquinas y de calderas, y medidas para evitar averías.
 - c) Sistemas de bombeo
 - i) las operaciones habituales de bombeo;
 - ii) el funcionamiento de los sistemas de achique de sentinas y de bombeo de lastres y de carga.
 - d) Planta generatriz

La preparación, puesta en marcha, acoplamiento y permuta de alternadores o generadores.
 - e) Medidas de seguridad y de emergencia
 - i) las precauciones que a fines de seguridad procede tomar durante la guardia y las medidas que se deben aplicar inmediatamente en caso de incendio o accidente, con referencia particular a los circuitos de aceite;
 - ii) el aislamiento seguro de las instalaciones y el equipo, eléctricos y de otro tipo, necesario antes de permitir que el personal trabaje en tales instalaciones y equipo.

- f) **Medidas preventivas de la contaminación**
Las precauciones que procede tomar para prevenir la contaminación del medio ambiente ocasionada por hidrocarburos, residuos de carga, aguas sucias, humo y otros contaminantes. Utilización de equipo de prevención de la contaminación, incluidos los separadores de agua e hidrocarburos, los sistemas de tanques de sedimentación y las instalaciones de eliminación de aguas sucias.
- g) **Primeros auxilios**
Las nociones básicas de primeros auxilios para los casos de lesiones que cabe esperar en los espacios de máquinas.
4. Cuando no haya calderas de vapor que formen parte de las máquinas del buque, la administración podrá suprimir los requisitos indicados en los incisos ii) y iii) del párrafo 3 b). El título otorgado en tales casos no será válido para actuar en buques en los que haya calderas de vapor que formen parte de las máquinas hasta que el maquinista naval demuestre ser competente en las cuestiones suprimidas, de un modo que la administración juzgue satisfactorio. Cualesquiera limitaciones de esta clase aparecerán reflejadas en el título aprobado.
5. En la formación encaminada a la obtención de los conocimientos teóricos y prácticos necesarios se tendrán en cuenta las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales.

REGLA III/5

Requisitos mínimos para garantizar en todo momento la suficiencia y la actualización de conocimientos de los maquinistas navales

1. Todo maquinista naval titulado que esté prestando servicio embarcado o se proponga volver a embarcar tras un período de permanencia en tierra, habrá de demostrar ante la administración a intervalos regulares que no excedan de cinco años que, para prestar servicio de mar desempeñando el cargo correspondiente a su título, sigue reuniendo las condiciones necesarias en cuanto a:
- a) aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído;
- b) competencia profesional:
- i) por haber realizado, actuando como maquinista naval, un período de embarco aprobado no inferior a un año en el curso de los cinco años últimos; o
- ii) por haber desempeñado las funciones correspondientes a los deberes propios del empleo a que haga referencia el título, que estén consideradas al menos como equivalentes al período de embarco prescrito en el párrafo 1 b) i); o
- iii) por el hecho de que:
- supere una prueba de tipo aprobado; o
 - termine satisfactoriamente un cursillo o cursillos de tipo aprobado; o
 - haya realizado, actuando como maquinista naval y en calidad de supernumerario, o en un cargo de rango inferior al indicado en su título, un período de embarco aprobado no inferior a tres meses inmediatamente antes de incorporarse al cargo para el cual le habilite el título que tenga.
2. En el cursillo o en los cursillos a que se hace referencia en el párrafo 1 b) iii) figurarán en particular los cambios producidos en las pertinentes reglamentaciones y recomendaciones internacionales relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino.
3. La administración velará por que en los buques de su jurisdicción se encuentren los textos que recojan los cambios que vayan produciéndose en las reglamentaciones internacionales relativas a la seguridad de la vida humana en el mar y a la protección del medio marino.

REGLA III/6

Requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan de formar parte de las guardias en la cámara de máquinas

1. Los requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan de formar parte de las guardias en la cámara de máquinas serán los indicados en el apartado 2. Tales requisitos no rigen para:

- a) los marineros que hayan sido nombrados ayudantes del maquinista naval encargado de la guardia ⁽¹⁾;
 - b) los marineros que estén recibiendo formación;
 - c) los marineros que, mientras estén de guardia, no hayan de cumplir deberes que requieran especialización.
2. Todo marinero que haya de formar parte de las guardias en la cámara de máquinas deberá:
- a) haber cumplido dieciséis años de edad;
 - b) demostrar ante la administración su aptitud física, incluida la correspondiente a la vista y el oído;
 - c) demostrar ante la administración que:
 - i) tiene experiencia o formación por lo que respecta a lucha contra incendios, rudimentos de primeros auxilios, técnicas de supervivencia, riesgos para la salud y seguridad de las personas;
 - ii) aptitud para entender órdenes y hacerse entender en todo cuanto se relacione con sus deberes;
 - d) demostrar ante la administración que:
 - i) tiene experiencia, adquirida en tierra y relacionada con sus deberes a bordo, complementada por el período de embarco que prescriba la administración, o que
 - ii) ha recibido, ya en tierra ya a bordo de un buque, formación especial complementada por el período de embarco que prescriba la administración, o que
 - iii) ha cumplido un período de embarco aprobado no inferior a seis meses.
3. Todo marinero destinado a las citadas guardias deberá tener conocimientos de las siguientes materias:
- a) procedimientos propios de las guardias montadas en la cámara de máquinas y aptitud para realizar una guardia normal adecuada a sus deberes;
 - b) prácticas de seguridad en el trabajo que guarden relación con las operaciones de la cámara de máquinas;
 - c) terminología utilizada en los espacios de máquinas y nomenclatura propia de las máquinas y el equipo relacionados con sus deberes;
 - d) procedimientos elementales de protección ambiental.
4. Todo mecánico encargado de vigilar una caldera deberá conocer las normas de seguridad ligadas al funcionamiento de las calderas y deberá poder mantener el agua y la presión de vapor a los niveles adecuados.
5. Todo marinero que haya de formar parte de una guardia en la cámara de máquinas estará familiarizado con los deberes que en relación con ese servicio le correspondan en los espacios de máquinas del buque en que vaya a embarcarse. Especialmente, por lo que respecta a ese buque, el marinero tendrá:
- a) conocimiento del uso de los apropiados sistemas de comunicaciones internas;
 - b) conocimiento de las rutas de evacuación que arranquen de los espacios de máquinas;
 - c) conocimiento de los sistemas de alarma de la cámara de máquinas y aptitud para distinguir las diversas alarmas, especialmente las de los extintores de incendios a base de gas;
 - d) conocimiento del emplazamiento y modo de empleo del equipo de lucha contra incendios que haya en los espacios de máquinas.
6. La administración podrá considerar que un marino cumple los requisitos de la presente regla si ha desempeñado funciones pertinentes en la sección de máquinas durante un período no inferior a un año dentro de los cinco últimos años anteriores a la entrada en vigor del Convenio STCW para dicha administración.

(1) Véase la Resolución 9, «Recomendación sobre requisitos mínimos aplicables a los marineros que hayan sido nombrados ayudantes de maquinista naval encargado de la guardia», aprobada por la Conferencia internacional sobre formación y titulación de la gente de mar, 1978.

CAPÍTULO IV
PERSONAL DE RADIOCOMUNICACIONES

Nota explicativa:

Las disposiciones obligatorias relativas al servicio de escucha radioeléctrica figuran en el Reglamento de Radiocomunicaciones, así como en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada. Las disposiciones sobre mantenimiento radioeléctrico figuran en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, y en las directrices aprobadas por la Organización ⁽¹⁾.

REGLA IV/1

Ámbito de aplicación

1. Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán al personal de radiocomunicaciones de los buques que operen en el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos (SMSSM), según estipula el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada
2. Hasta el 1 de febrero de 1999, el personal de radiocomunicaciones de un buque que se ajuste a las disposiciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, que esté en vigor antes del 1 de febrero de 1992, cumplirá con las disposiciones del Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, que esté en vigor antes del 1 de diciembre de 1992.

REGLA IV/2

Requisitos mínimos aplicables a la titulación del personal de radiocomunicaciones del SMSSM

1. Todo radiooperador encargado de organizar o desempeñar las funciones relacionadas con el servicio de radiocomunicaciones a bordo de un buque, tendrá el título o títulos correspondientes, expedidos o reconocidos por la administración en virtud de lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones.
2. Además, todo radiooperador a bordo de un buque que, en cumplimiento de lo prescrito en el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, tenga una instalación radioeléctrica, deberá:
 - a) haber cumplido dieciocho años de edad;
 - b) demostrar ante la Administración su aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista, el oído y el habla;
 - c) satisfacer los requisitos indicados en el apéndice de la presente regla.
3. A todo aspirante al título se le exigirá que apruebe el examen o exámenes que la administración juzgue satisfactorios.
4. El nivel de los conocimientos exigidos para la titulación será el suficiente para que los radiooperadores puedan desempeñar sus funciones de radiocomunicaciones con seguridad y eficacia. Los conocimientos exigidos para obtener cada uno de los títulos definidos en el Reglamento de Radiocomunicaciones se ajustarán a lo estipulado en dicho Reglamento. Además, para cada uno de los títulos definidos en el Reglamento de Radiocomunicaciones, los conocimientos y formación exigidos incluirán los temas enumerados en el apéndice de la presente regla. Al determinar el nivel apropiado de conocimientos y de formación, la administración tendrá también en cuenta las recomendaciones pertinentes de la Organización ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Véase la Recomendación relativa a las directrices sobre mantenimiento radioeléctrico para el Sistema mundial de socorro y seguridad marítimos relacionado con las zonas marítimas A3 y A4, aprobada por la Organización mediante la resolución A.702 (17).

⁽²⁾ Véanse las Recomendaciones sobre formación del personal de radiocomunicaciones (SMSSM) aprobadas por la Organización mediante la resolución A.703 (17).

APÉNDICE DE LA REGLA IV/2

Formación y conocimientos complementarios mínimos exigidos al personal de radiocomunicaciones

1. Además de satisfacer los requisitos exigidos para la expedición de un título de conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones, los radiooperadores deberán tener conocimientos técnicos y prácticos de las siguientes materias:
 - a) servicios de radiocomunicaciones que es preciso garantizar en situaciones de emergencia, incluidas las de:
 - i) abandono del buque;
 - ii) incendio a bordo;
 - iii) avería parcial o total de las instalaciones radioeléctricas;
 - b) manejo de las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate, y de su equipo, especialmente por lo que respecta a los dispositivos radioeléctricos de salvamento;
 - c) supervivencia en el mar;
 - d) primeros auxilios;
 - e) prevención de incendios y modo de combatirlos, especialmente por lo que respecta a las instalaciones radioeléctricas;
 - f) medidas preventivas para garantizar la seguridad del buque y del personal en relación con los riesgos inherentes al equipo radioeléctrico, incluidos los de tipo eléctrico, radioactivo, químico y mecánico;
 - g) utilización del Manual de búsqueda y salvamento para buques mercantes (MERSAR), especialmente por lo que respecta a las radiocomunicaciones;
 - h) sistemas y procedimientos para notificar la situación de los buques;
 - i) utilización del Código internacional de señales y del vocabulario normalizado de navegación marítima;
 - j) sistemas y procedimientos radiomédicos.
2. La administración podrá variar, según estime apropiado, lo prescrito en el párrafo 1 en cuanto a conocimientos y formación para la expedición de un título de radiooperador a una persona que ya tenga un título obtenido con arreglo a lo dispuesto en los capítulos II, III o VI, al considerar que el nivel de formación o el grado de conocimientos exigidos para la expedición del título que dicha persona posee es satisfactorio.

REGLA IV/3

Requisitos mínimos para garantizar en todo momento la suficiencia y la actualización de conocimientos del personal de radiocomunicaciones del SMSSM

1. Todo radiooperador que tenga un título o títulos expedidos o reconocidos por la administración habrá de demostrar ante ésta que para poder seguir prestando servicio de mar reúne las condiciones necesarias en cuanto a:
 - a) aptitud física, sobre todo por lo que atañe a la vista, el oído y el habla, que deberá demostrar a intervalos regulares no superiores a cinco años; y
 - b) competencia profesional:
 - i) prestando servicio de radiocomunicaciones a bordo de un buque de navegación marítima, sin que medie una interrupción superior a cinco años; o
 - ii) por haber desempeñado funciones relacionadas con las obligaciones propias del grado del título que posea, que estén consideradas al menos como equivalentes al servicio de mar prescrito en el párrafo 1 b) i); o
 - iii) superando una prueba de tipo aprobado o concluyendo satisfactoriamente uno o varios cursillos de formación apropiados, a bordo o en tierra, que incluyan materias directamente relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y aplicables al título poseído, de conformidad con las prescripciones del Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar, 1974, en su forma enmendada, y del Reglamento de Radiocomunicaciones.

2. Cuando a bordo de los buques con derecho a enarbolar el pabellón de una de las Partes sea obligatorio adoptar modalidades, equipos o métodos nuevos, la administración podrá exigir que los radiooperadores superen una prueba de tipo aprobado o concluyan satisfactoriamente uno o varios cursillos de formación apropiados, a bordo o en tierra, que traten especialmente de las funciones relacionadas con la seguridad.
3. Todo radiooperador, a fin de poder seguir prestando servicio de mar en determinados tipos de buques para los que se hayan convenido internacionalmente requisitos especiales de formación, deberá concluir con éxito el período de formación aprobado o pasar los exámenes correspondientes en los que se tengan en cuenta las reglamentaciones y recomendaciones internacionales pertinentes.
4. La administración se asegurará de que estén disponibles para los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón los textos que recojan los cambios recientes introducidos en las reglamentaciones internacionales sobre radiocomunicaciones y que sean pertinentes para la seguridad de la vida humana en el mar.
5. Se insta a las administraciones a que, previa consulta con los interesados, elaboren o patrocinen la formulación de un plan adecuado de cursillos de repaso y actualización, a bordo o en tierra, de carácter voluntario u obligatorio, según proceda, para los radiooperadores que estén embarcados y especialmente para los que se reincorporen al servicio de mar. Tales cursillos comprenderán materias que traten directamente de las funciones relacionadas con el servicio de radiocomunicaciones y reflejarán los cambios producidos en la tecnología de las radiocomunicaciones marítimas y en el ámbito de las reglamentaciones y recomendaciones internacionales pertinentes relativas a la seguridad de la vida humana en el mar.

CAPÍTULO V

REQUISITOS ESPECIALES PARA EL PERSONAL DE BUQUES TANQUE

REGLA V/1

Requisitos mínimos aplicables a la formación y competencia de capitanes, oficiales y marineros de petroleros

1. Los oficiales y marineros que vayan a tener deberes concretos y responsabilidades relacionadas con esos deberes, concernientes a la carga y al equipo de carga en petroleros, y que no hayan prestado servicio a bordo de un petrolero integrados en la dotación regular de éste deberán, antes de poder cumplir tales deberes, haber terminado un cursillo apropiado de lucha contra incendios desarrollado en tierra; y
 - a) un período de embarco apropiado realizando un servicio supervisado para adquirir un conocimiento adecuado de las prácticas operacionales de seguridad; o
 - b) un cursillo aprobado, destinado a familiarizar a los alumnos con los petroleros y en el que se estudien las precauciones y los procedimientos fundamentales de seguridad y prevención de la contaminación, la configuración de distintos tipos de petroleros, clases de carga, riesgos que éstas entrañan, equipo de manipulación de la carga, secuencia general de operaciones y terminología relativa a los petroleros.
2. Todo capitán, maquinista naval jefe, piloto de primera clase, maquinista naval primero y, aparte de los citados, toda persona directamente responsable del embarque y desembarque de la carga y cuidado de ésta durante el viaje, o de su manipulación, deberá además de satisfacer lo dispuesto en el párrafo 1:
 - a) tener experiencia adecuada para el cumplimiento de sus deberes a bordo de un petrolero; y
 - b) haber terminado un programa de formación especializada adecuado para el cumplimiento de sus deberes, el cual abarcará la seguridad de los petroleros, las medidas y los sistemas de seguridad contra incendios, la prevención y la contención de la contaminación, las prácticas operacionales y las obligaciones que se deriven de las leyes y reglamentaciones pertinentes.
3. En los dos años posteriores a la entrada en vigor del Convenio STCW para la Parte de que se trate, podrá considerarse que un marino cumple los requisitos del párrafo 2 b) si ha desempeñado funciones pertinentes a bordo de buques petroleros durante un período mínimo de un año dentro de los cinco años anteriores.

REGLA V/2

Requisitos mínimos aplicables a la formación y competencia de capitanes, oficiales y marineros de buques tanque para productos químicos

1. Los oficiales y marineros que vayan a tener deberes concretos y responsabilidades relacionadas con esos deberes, concernientes a la carga y al equipo de carga en buques tanque para productos químicos, y que no hayan prestado servicio a bordo de uno de esos buques, integrados en la dotación regular del mismo, deberán, antes de poder cumplir tales deberes haber terminado un cursillo apropiado de lucha contra incendios desarrollado en tierra; y
 - a) un período de embarco apropiado realizando un servicio supervisado para adquirir un conocimiento adecuado de las prácticas operacionales de seguridad; o
 - b) un cursillo aprobado, destinado a familiarizar a los alumnos con los buques tanque para productos químicos y en el que se estudien las precauciones y los procedimientos fundamentales de seguridad y prevención de la contaminación, la configuración de distintos tipos de buques tanque para productos químicos, clases de carga, riesgos que éstas entrañan, equipo de manipulación de la carga, secuencia general de operaciones y terminología relativa a estos buques.
2. Todo capitán, maquinista naval jefe, piloto de primera clase, maquinista naval primero y, aparte de los citados, toda persona directamente responsable del embarque y desembarque de la carga y cuidado de ésta durante el viaje, o de su manipulación, deberá, además de satisfacer lo dispuesto en el párrafo 1:
 - a) tener experiencia adecuada para el cumplimiento de sus deberes a bordo de un buque tanque para productos químicos;
 - b) haber terminado un programa de formación especializada adecuado para el cumplimiento de sus deberes, el cual abarcará la seguridad de los buques tanque para productos químicos, las medidas y los sistemas de seguridad contra incendios, la prevención y la contención de la contaminación, las prácticas operacionales y las obligaciones que se deriven de las leyes y reglamentaciones pertinentes.
3. En los dos años posteriores a la entrada en vigor del Convenio STCW de 1978 para la Parte de que se trate, podrá considerarse que un marino cumple los requisitos del párrafo 2 b) si ha desempeñado funciones pertinentes a bordo de buques petroleros durante un período mínimo de un año dentro de los cinco años anteriores.

REGLA V/3

Requisitos mínimos aplicables a la formación y competencia de capitanes, oficiales y marineros de buques tanque para gases licuados

1. Los oficiales y marineros que vayan a tener deberes concretos y responsabilidades relacionadas con esos deberes, concernientes a la carga y al equipo de carga en buques tanque para gases licuados, y que no hayan prestado servicio a bordo de uno de esos buques, integrados en la dotación regular del mismo, deberán, antes de poder cumplir tales deberes, haber terminado un cursillo apropiado de lucha contra incendios desarrollado en tierra; y
 - a) un período de embarco apropiado realizando un servicio supervisado para adquirir un conocimiento adecuado de las prácticas operacionales de seguridad; o
 - b) un cursillo aprobado, destinado a familiarizar a los alumnos con los buques tanque para gases licuados y en el que se estudien las precauciones y los procedimientos fundamentales de seguridad y prevención de la contaminación, la configuración de distintos tipos de buques tanque para gases licuados, clases de carga, riesgos que éstas entrañan, equipo de manipulación de la carga, secuencia general de operaciones y terminología relativa a estos buques.
2. Todo capitán, maquinista naval jefe, piloto de primera clase, maquinista naval primero y, aparte de los citados, toda persona directamente responsable del embarque y desembarque de la carga y cuidado de ésta durante el viaje, o de su manipulación, deberá, además de satisfacer lo dispuesto en el párrafo 1:
 - a) tener experiencia adecuada para el cumplimiento de sus deberes a bordo de un buque tanque para gases licuados; y
 - b) haber terminado un programa de formación especializada adecuada para el cumplimiento de sus deberes, el cual abarcará la seguridad de los buques tanque para gases licuados, las medidas y los sistemas de seguridad contra incendios, la prevención y la contención de la contaminación, las prácticas operacionales y las obligaciones que se deriven de las leyes y reglamentaciones pertinentes.

3. En los años posteriores a la entrada en vigor del Convenio STCW de 1978 para la Parte de que se trate, podrá considerarse que un marino cumple los requisitos del párrafo 2 b) si ha desempeñado funciones pertinentes a bordo de buques cisterna para gases licuados durante un período mínimo de un año dentro de los cinco años anteriores.

CAPÍTULO VI

SUFICIENCIA EN EL MANEJO DE EMBARCACIONES DE SUPERVIVENCIA

REGLA VI/1

Requisitos mínimos aplicables a la expedición de títulos de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate

Todo hombre de mar al que se haya de expedir un título de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia deberá:

- a) haber cumplido diecisiete años y medio de edad;
- b) demostrar ante la administración su aptitud física;
- c) haber cumplido un período de embarco aprobado no inferior a doce meses o haber asistido a un cursillo de formación de tipo aprobado no inferior a nueve meses;
- d) demostrar ante la administración, mediante un examen o por la calificación continua de que haya sido objeto durante un cursillo de formación de tipo aprobado, que conoce el contenido del apéndice de la presente regla;
- e) demostrar satisfactoriamente ante la administración, mediante un examen o por la calificación continua de que haya sido objeto durante un cursillo de formación de tipo aprobado, que tiene la aptitud necesaria para:
 - i) hacer uso correcto del chaleco salvavidas; saltar al mar desde cierta altura sin lastimarse; subir a una embarcación de supervivencia desde el agua llevando puesto un chaleco salvavidas;
 - ii) voltear con el chaleco salvavidas puesto, una balsa salvavidas invertida;
 - iii) interpretar las indicaciones que figuran en las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate en cuanto al número de personas que estén autorizados a llevar;
 - iv) dar las órdenes correctas para la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate y el embarco en ellos, y para abrirlos del buque, manejarlos y desembarcar de ellos;
 - v) preparar la embarcación de supervivencia y los botes de rescate, ponerlos a flote con seguridad y abrirlos del costado del buque rápidamente;
 - vi) atender a las personas lesionadas durante el abandono del buque y después;
 - vii) bogar y timonear, arbolar un mástil, largar las velas, manejar un bote a vela y gobernarlo con el compás;
 - viii) utilizar el equipo de señales, incluidos los cohetes lanzabengalas con paracaídas, las bengalas de mano y las señales fumígenas flotantes;
 - ix) utilizar los dispositivos radioeléctricos de salvamento;
 - x) ponerse y utilizar un traje de inmersión; utilizar una ayuda térmica.

APÉNDICE DE LA REGLA VI/1

Conocimientos mínimos que procede exigir para la expedición de títulos de suficiencia en el manejo de embarcaciones de supervivencia

1. Tipos de situaciones de emergencia que pueden producirse, como abordajes, incendios y hundimientos.
2. Principios generales de supervivencia, con inclusión de:
 - a) importancia de la formación y de los ejercicios;
 - b) necesidad de estar preparado para cualquier emergencia;

- c) actuación necesaria en caso de llamada a los puestos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate;
 - d) actuación necesaria si hay que abandonar el buque;
 - e) actuación necesaria una vez en el agua;
 - f) actuación necesaria a bordo de las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate;
 - g) principales peligros para los supervivientes.
3. Deberes especiales asignados a cada tripulante según consten en el cuadro de obligaciones, entre ellos el de saber distinguir las señales de llamada de toda la tripulación a los puestos de embarcaciones de supervivencia, de las de llamada a los puestos de equipo contra incendios.
 4. Tipos de dispositivos de salvamento que normalmente llevan los buques.
 5. Construcción y equipo de las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate, y distintos componentes de su equipo.
 6. Características e instalaciones peculiares de las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate.
 7. Diversos tipos de dispositivos utilizados para poner a flote las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate.
 8. Métodos para poner a flote las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate con mala mar.
 9. Actuación necesaria después de abandonar el buque.
 10. Manejo de las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate con mal tiempo.
 11. Utilización de la boza, el ancla flotante y el resto del equipo.
 12. Racionamiento de víveres y de agua en las embarcaciones de supervivencia.
 13. Métodos de salvamento con helicóptero.
 14. Utilización del botiquín de primeros auxilios y aplicación de las técnicas de respiración artificial y reanimación.
 15. Dispositivos radioeléctricos de salvamento emplazados en las embarcaciones de supervivencia y botes de rescate, incluidas las radiobalizas de localización de siniestros por satélite.
 16. Efectos de la hipotermia y prevención de ésta; uso de capotas y prendas protectoras, incluidos los trajes de inmersión y las ayudas térmicas.
 17. Métodos de puesta en marcha y funcionamiento de los motores de embarcaciones de supervivencia, botes de rescate y sus accesorios, y utilización del extintor de incendios que haya a bordo.
 18. Utilización de los botes de rescate y de los botes salvavidas para concentrar balsas salvavidas y proceder al salvamento de supervivientes y de personas que se encuentren en el agua.
 19. Modo de varar las embarcaciones de supervivencia y los botes de rescate.
-